7
89

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Blickpunkt Riesa



mosaik

Bilder einer Zwanzigjährigen

Zwei Jahrzehnte wird sie in diesem Monat alt: die Leipziger S-Bahn.
Aus Anlaß des 20. Jahrestages der DDR und des V. Turn- und Sportfestes am 12. Juli 1969 eröffnet, ist dieses Verkehrsmittel heute aus der Messestadt nicht mehr hinwegzudenken. Heute gehört die S-Bahn zu einem wichtigen Beförderungsmittel im Großraum Leipzig.

In den zurückliegenden Jahren wurden die S-Bahn-Anlagen ausgebaut und neue Fahrzeuge in Betrieb genommen. Einige Wagenzüge der Leipziger S-Bahn stellen wir auf dieser Seite vor. Wer sich für weitere Einzelheiten über die Geschichte der Zwanzigjährigen interessiert, erfährt darüber mehr auf den Seiten 2 und 3 dieses Heftes.

1 Bis vor drei Jahren gehörten S-Bahn-Züge mit den gelb-blauen Mitteleinstiegwagen der Bauart E 5 zum täglichen Bild bei der Leipziger S-Bahn. Das Foto zeigt einen derartigen Zug auf der S-Bahn-Neubaustrecke zwischen Grünauer Allee und Wilhelm-Pieck-Allee im Sommer 1985.
2 Zwei Doppelstock-Einzelwagen – heute ausschließlich im S-Bahn-Verkehr der Messestadt anzutreffen – wurden zunächst mit Versuchslackierungen eingesetzt, die auch für den Vorortverkehr im Berliner Raum zur Diskussion standen. Hier verläßt ein solcher Steuerwagen am 8. August 1984 den Bahnhof Markkleeberg Mitte.
3 Für Leipzig hat sich nun diese Farbgebung durchgesetzt und gehört heute zum gewohnten Bild. Mit weiteren Fahrzeugen wurde der abgebildete Steuerwagen Anfang 1988 vom Waggonbau Görlitz ausgeliefert und erstmals während der Frühjahrsmesse 1988 im Schnellverkehr Leipzig Hbf–Messegelände eingesetzt.
4 Eine weitere Farbvariante gehört heute zum täglichen Bild auf den Strecken Berlin–Potsdam–Brandenburg und Berlin-Wünsdorf (–Baruth). Sie wurde zuvor allerdings auch an einem Steuerwagen der Leipziger S-Bahn angebracht. Die Aufnahme entstand ebenfalls zwischen Grünauer Allee und Wilhelm-Pieck-Allee im Sommer 1985.
Fotos: W. Bahnert, Leipzig (1, 3 und 4); V. Emersleben, Berlin (2)

1



2



3



4



eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Der Höhepunkt aller Feierlichkeiten anläßlich des 150jährigen Bestehens der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden ist bereits jüngste Vergangenheit. Am 8. und 9. April 1989 stand der Eisenbahnknoten Riesa im Mittelpunkt der Öffentlichkeit. Hier wurde das bedeutende Jubiläum gefeiert, in der Stadt, in und um den Bahnhof und rund um die Riesaer Elbbrücken. Die Fahrzeugparade der Deutschen Reichsbahn bildete einen besonderen Höhepunkt. Ausführlich berichten wir darüber auf den Seiten 12 bis 17 dieser Ausgabe.
Foto: V. Emersleben, Berlin

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Redaktionsbeirat
Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahnbau-Ingenieur Oberingenieur Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm, Berlin

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport" Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 5. 6. 1989
Geplante Auslieferung: 6. 7. 1989
Geplante Auslieferung des Heftes 8/89: 7. 8. 1989

Bezugsmöglichkeiten
DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten. BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur
im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel. Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR-7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB Verlag Technik, Oranienburger Straße 13–14, PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.

Wolfgang Bahnert (DMV) und
Rolf Michaelis, Leipzig

20 Jahre Leipziger S-Bahn

Sie sind heute schon Geschichte: die „Blau-Gelben" mit einer Lokomotive der Baureihe 211 oder 242 als Leipziger Stadtschnellbahn. „Markenzeichen" für Leipzigs S-Bahn waren über viele Jahre hinweg die Wagen der Gattung E 5. Als erste Neubauwagen von der Deutschen Reichsbahn nach 1945 beschafft, wurden zahlreiche E5-Wagen Ende der 60er Jahre im Raw Delitzsch für den Leipziger S-Bahn-Verkehr umgerüstet. Die großen Mitteleinstiegtüren und die kleinen Türen an den Fahrzeugendeh garantierten einen raschen Fahrgastwechsel. Die Mitteleinstiegtüren konnten vom Führerstand des Steuerwagens elektrisch geschlossen werden. Wie aber kam es zu dieser Stadtschnellbahn?

Zeitgemäßes Nahverkehrssystem unumgänglich

Die rasche Entwicklung in der DDR verlangte besonders in den Bezirksstädten und industriellen Ballungsgebieten neue Verkehrslösungen.
An erster Stelle stand dabei die Messestadt Leipzig. So wurde hier eine Schnellbahn konzipiert, die im Gemeinschaftsbetrieb mit dem übrigen Reise- und Güterverkehr auf vorhandenen Strecken betrieben werden sollte.
Am 29. Februar 1968 beschloß der Bezirkstag Leipzig die erste Ausbaustufe für eine S-Bahn in der Messestadt. Zuvor war bereits ein Bahnsteig am Messegelände (Amselpark) entstanden. Dadurch konnten bereits zur Frühjahrsmesse 1968 ein Schnellverkehr Leipzig Hbf–Messegelände und zurück aufgenommen und die Straßenbahn wesentlich entlastet werden.
Bis zum eigentlichen Baubeginn verging aber noch einige Zeit. Am 7. Februar 1969 übergab der damalige Präsident der Rbd Halle, Dipl.-Ing. Karl Hetz, das Projekt „S-Bahn Leipzig" zum Bau und zur späteren Betriebsführung als Jugendobjekt.
In nur sechs Monaten wurde die erste Ausbaustufe in Tausenden freiwilligen Arbeitsstunden zur Realität. Eisenbahnerinnen und Eisenbahner aus dem gesamten Rbd-Bezirk, voran die FDJ, gaben dabei ihr Bestes.

Schnell praxiswirksam

Zu Ehren des 20. Jahrestages der DDR wurde die Leipziger S-Bahn am 12. Juli 1969 anläßlich des V. Turn- und Sportfestes der DDR unter großer Anteilnahme der Bevölkerung feierlich eröffnet.
Die Leipziger Arbeitsgemeinschaft 6/7 „Friedrich List" des DMV hatte zur Information eine 6,5 m × 10 m große Modellbahnanlage in der Nenngröße N aufgebaut. Auf ihr waren die S-Bahn-Strecken und markante Gebäude der Messemetropole nachgestaltet worden. In der Westhalle des Leipziger Hauptbahnhofs konnte man sich über das neue Verkehrsmittel informieren.

1



2



1 Im Leipziger Hauptbahnhof stand am 12. Juli 1969 der Sonder-S-Bahn-Zug zur Inbetriebnahme des neuen Verkehrsmittels bereit. Neben Bauarbeitern und anderen Ehrengästen nahmen an dieser Fahrt der Minister für Verkehrswesen Dr. Erwin Kramer, der 1. Sekretär der SED-Bezirksleitung Leipzig Paul Fröhlich, der Vorsitzende des Rates des Bezirkes Leipzig Erich Gützner und der Präsident der Rbd Halle Dipl.-Ing. Karl Hetz teil.

2 Einen Tag später erhielten die Benutzer der Leizpiger S-Bahn Erstagsfahrkarten.

3 S-Bahn-Zug auf der Muldebrücke bei Wurzen Ende der 70er Jahre

4 Triebzug der Baureihe 280 bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof Leipzig

Fotos: Bildstelle der Rbd Halle (1); Reproduktion Verfasser (2); Verfasser (3 und 4)

Einen Tag später begann der planmäßige S-Bahn-Verkehr auf dem herzförmigen Kurs von 36,4 km Länge mit dem Psiw 1602 um 4.19 Uhr ab Leipzig Hbf nach Gaschwitz über Connewitz.
Die Haltepunkte Anger-Crottendorf, Marienbrunn (Ostseite) sowie Coppiplatz, Industriegelände West und Lindenau (Westseite) wurden neu in Betrieb genommen. Im rekonstruierten Bahnhof Markkleeberg West sorgten seitdem ein neues Gleisbildstellwerk und in Kleinzschocher ein elektromechanisches Stellwerk für einen reibungslosen Betriebsablauf. Zwischen den Lokführern der S-Bahn und wichtigen Stellwerken wurden außerdem UKW-Sprechfunkverbindungen eingerichtet.
Bereits von Anfang an fuhren die S-Bahn-Züge während der Berufszeit im 20-Minuten-Takt; für die Gesamtstrecke wurden 61 Minuten benötigt; die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit betrug 58 km/h.
Eine neue, eigens für Leipzig erlassene S-Bahn-Vorschrift legte die Höchstgeschwindigkeit der Wendezüge beim Ziehen auf 100 km/h, beim Schieben auf 90 km/h fest.
An den ersten beiden Betriebstagen konnte die S-Bahn von der Bevölkerung kostenlos benutzt werden. Ab 15. Juli wurde der Leipziger S-Bahn-Tarif in Kraft gesetzt. Zunächst gab es zwei Preisstufen – die Kurzstrecke bis fünf Haltestellen kostete 0,30 M, der Vollring (Volltarif) 0,50 M.
Als Novität bei der Deutschen Reichsbahn waren die Fahrausweise für Einzelfahrten aus Zahlboxen erhältlich, die sich jeweils in den Mitteleinstiegsräumen der S-Bahn-Wagen befanden.

Schritt für Schritt erweitert

Ende September 1970 wurde schließlich der neu errichtete Haltepunkt Sellerhausen (ob. Bahnsteig) auf der Ostseite in Betrieb genommen. Im Mai 1972 erschien dann das erste gemeinsame Fahrplanheft für Straßenbahn, Bus (Stadtverkehr) und S-Bahn.
Die S-Bahn erfreute sich zunehmend größerer Beliebtheit. Ständig steigende Beförderungszahlen waren dafür der Beweis. Daher wurde ein Koordinierungsrat „Personennahverkehr" beim Rat der Stadt Leipzig gebildet. Ihm gehörten Vertreter der Leipziger Verkehrsbetriebe, des Reichsbahnamtes Leipzig (Gruppe S-Bahn) und des VEB Kraftverkehr an. Kurzfristig gelang es nun, die Fahrpläne untereinander abzustimmen und effektiver zu gestalten.
Parallel dazu wurde die S-Bahn weiter ausgebaut. Im Juni 1973 hielten die S-Bahn-Züge erstmals an den neu errichteten Haltepunkten Schwartzestraße und Markkleeberg Mitte sowie an einem zweiten Bahnsteig in Markkleeberg West.

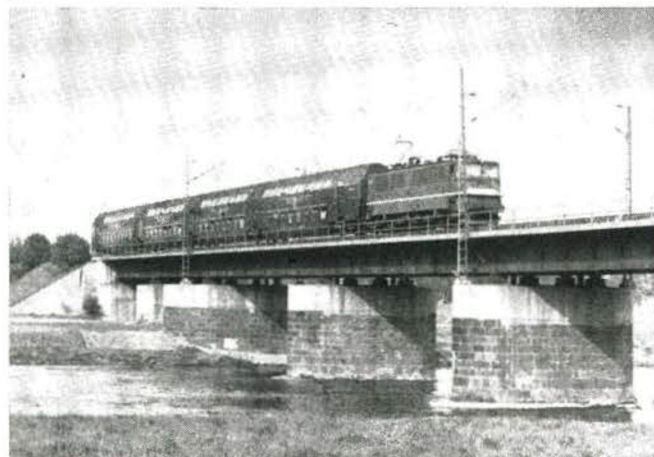
Nun auch nach Wurzen

Der steigende Vorortverkehr führte am 26. Mai 1974 zur Inbetriebnahme der S-Bahn-Linie Leipzig Hbf–Borsdorf–Wurzen. Einbezogen in den S-Bahn-Verkehr wurden außerdem die über Wurzen hinaus fahrenden Personenzüge. Ein Taktfahrplan erwies sich hier als nicht erforderlich. Die Züge verkehren nach Verkehrsaufkommen, und für die 25,8 km werden 31 Minuten benötigt. Zur gleichen Zeit wurde die Stammlinie Gaschwitz–Leipzig Hbf–Gaschwitz als Linie A, die neueröffnete Linie als B bezeichnet. Gleichzeitig ist der Tarif auf fünf Preisstufen erweitert worden. Erstmals kamen probeweise Entwerter für die Fahrausweise auf den Bahnsteigen zum Einsatz. Dieses Entwertersystem bewährte sich und wurde auf beiden Linien anstelle der Zahlboxen ab Januar 1975 eingeführt.
Zur Frühjahrsmesse 1974 stellte der VEB Kombinat LEW Hennigsdorf den eigens für den S-Bahn-Betrieb der Bezirksstädte Leipzig, Halle, Magdeburg, Dresden und Rostock entwickelten Triebzug der BR 280 aus. Nachdem die Fahrzeuge gründlich getestet worden waren, fuhren sie ab 7. April 1975 fahrplanmäßig im Probebetrieb auf der Linie B.

Eine echte S-Bahn-Trasse entsteht

Um das ständig wachsende Leipziger Neubaugebiet Grünau – heute wohnen hier mehr als 100 000 Menschen – zu erschließen, waren dringend zweckentsprechende Verkehrsmittel erforderlich. Eine neue S-Bahn-Strecke sollte die Hauptlast des Verkehrsaufkommens tragen. Für die Bauarbeiter wurde deshalb am 19. September 1976 ein eingleisiger Pendelbetrieb nach Bedarf zwischen Leipzig-Plagwitz und dem ersten Haltepunkt – Grünauer Allee – aufgenommen.
Ab 25. September 1977 konnte der reguläre Betrieb auf diesem ersten Abschnitt als Linie C eröffnet werden. Im Dezember 1980 führte die Linie C bereits bis zum Haltepunkt Wilhelm-Pieck-Allee.
Unterdessen begann man, den Wagenpark schrittweise mit Doppelstock-Einzelwagen der Gattung DBm zu erneuern. Auf den Einsatz von Triebzügen der BR 280 wurde verzichtet.
Ab Juni 1983 rollte dann die S-Bahn auf der Linie C bis zum Haltepunkt Ho-Chi-Minh-Straße.
Umfangreiche Umbauarbeiten im Bahnhof Leipzig-Plagwitz gestatteten danach den zweigleisigen Betrieb zwischen Leipzig-Plagwitz und dem Haltepunkt Wilhelm-Pieck-Allee, wo vorübergehend ein Befehlsstellwerk existierte. Der vierte und letzte Abschnitt bis zur Betriebsstelle Miltitzer Allee wurde am 19. Dezember 1983 – zunächst eingleisig – in Betrieb genommen.
Mit Beginn des Sommerfahrplan-Abschnittes 1984 ist die 4,6 km lange und ausschließlich dem S-Bahn-Verkehr dienende Strecke zweigleisig befahrbar. Das auf dem Bahnhof Miltitzer Allee errichtete kombinierte Gleisbild- und elektromechanische Befehlsstellwerk gestattet einen reibungslosen S-Bahn-Betrieb. Neben einem Inselbahnsteig sind hier mehrere Abstellgleise für die S-Bahn-Züge vorhanden. Das Stellwerk in Wilhelm-Pieck-Allee konnte aufgelöst, die Weichenverbindung ausgebaut werden. Der umgebaute Bahnhofskopf sowie veränderte Verkehrsanlagen in Leipzig-Plagwitz führten ab 3. Juni 1984 dazu, daß die Linie A von Leipzig Hbf bis Miltitzer Allee fährt. Ohne Umsteigezwang in Leipzig-Plagwitz besteht nunmehr ein direkter Zugverkehr vom Neubaugebiet Grünau bis zur Stadtmitte. Während der Hauptverkehrszeiten fahren die Züge im 20-Minuten-Takt. In diesem Zusammenhang wurde die Strecke Leipzig-Plagwitz–Gaschwitz über Markkleeberg West zur Linie C erklärt. Die Züge pendeln hier nach Verkehrsaufkommen.
Durch die zunehmende Einwohnerzahl in Leipzig-Grünau stiegen die Fahrgastzahlen in der jüngsten Vergangenheit abermals stark an. Daher wird die Linie A auf dem Teilabschnitt Leipzig-Plagwitz–Miltitzer Allee seit dem 15. Dezember 1986 mit zusätzlichen Zügen verstärkt. Durch den damit vorhandenen 10-Minuten-Takt kann das hohe Verkehrsaufkommen nunmehr bewältigt werden. Die Pendelzüge bestehen aus zwei DBm-Wagen und einer Lokomotive der BR 242. Das Neubaugebiet ist damit optimal erschlossen.

3



4

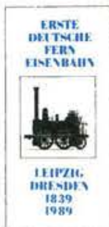


Bilanz nach 20 Jahren

Mehr und mehr werden die Leipziger S-Bahn-Züge mit Lokomotiven der BR 243 gefahren. Unterdessen sind auch alle Mitteleinstiegwagen durch DBm-Wagen ersetzt worden.
Steigende Beförderungszahlen belegen den wachsenden Zuspruch der Leipziger S-Bahn. Im ersten Betriebsjahr beförderte dieses Nahverkehrsmittel täglich 25 000 Fahrgäste, heute sind es mehr als 65 000 auf allen drei Linien.
Gewiß hat der Gemeinschaftsbetrieb mit dem übrigen Reise- und Güterverkehr auch Nachteile – er ist aber inzwischen europaweit üblich und wesentlich wirtschaftlicher als ein separater S-Bahn-Betrieb.

Dipl.-Ing. Wilhelm Semper, Lehnitz

150 Jahre Eisenbahn Leipzig–Dresden



3. Teil

Die Strecke Dresden–Oberau

Parallel zu den auf dem Streckenabschnitt Leipzig–Machern aufgenommenen Arbeiten begann am 7. Mai 1837 der Bahnbau auch in Dresden. Ausgangspunkt war der Standort des künftigen Leipziger Bahnhofs in Dresden-Neustadt nahe dem Leipziger oder Weißen Tor. Der Streckenverlauf im Elbetal rechts des Flusses bot keine nennenswerten baulichen Schwierigkeiten. Die Trasse berührte unter anderem die Orte Neudorf, Pieschen, Trachau, Radebeul, Coswig, Weinböhla und Niederau. Am 16. Juli 1838 konnte die Strecke bis Weintraube in der Niederlößnitz in Betrieb genommen werden, am 16. September 1838 wurde die Ortschaft Oberau erreicht und somit der Einschnitt des bekannten Oberauer Tunnels (Abb. 1, siehe auch Titelbild, Heft 3/89). *(Über dieses Bauwerk veröffentlichte „me" im Heft 12/85 auf den Seiten 14 bis 16 einen ausführlichen Beitrag, so daß im Rahmen dieser Abhandlung darauf nicht noch einmal eingegangen wird. – Die Redaktion.)*

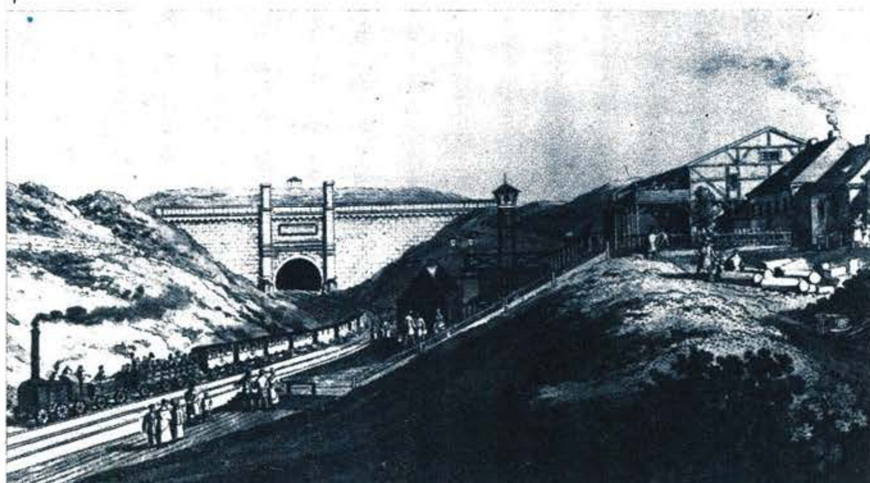
Die Fahrt bis Oberau dauerte 30,5 Minuten, die Rückfahrt 27,5 Minuten.

An Stelle des ungünstig über dem Tunneleinschnitt gelegenen Haltepunktes Oberau wurde im günstiger an das Straßennetz angeschlossenen Ort Niederau ein Bahnhof mit Bahnhofsgebäude errichtet. Als eines der wenigen zeigt es noch heute den Originalzustand der vor 150 Jahren errichteten Gebäude (siehe „me" 10/88, S. 7).

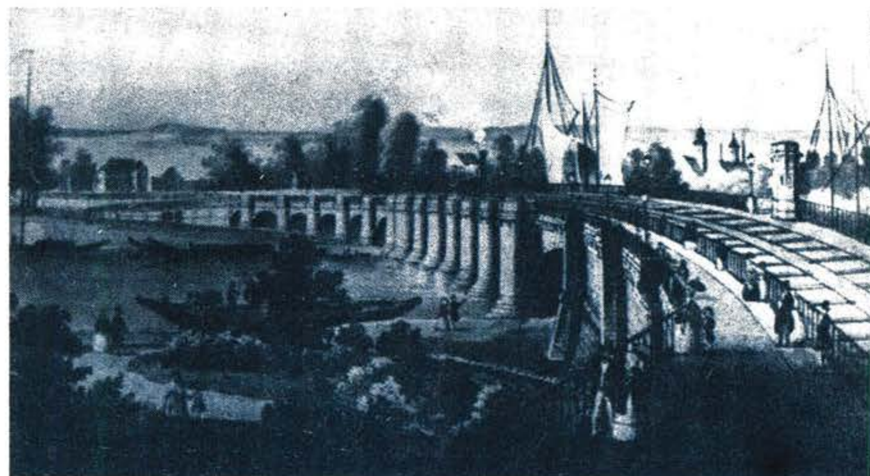
Die Marienbrücke zu Dresden

Schon 1836, während der Bauarbeiten an der Strecke Leipzig–Dresden, verhandelte man mit der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn über die südliche Fortsetzung des Schienenstranges nach Prag. Doch erst am 1. Dezember 1845 konnte der Bahnbau in Dresden mit den Erdarbeiten beginnen. Bis zum 7. April 1851 wurde die Bahn abschnittsweise eröffnet. Bedeutendstes Bauwerk ist die nach Plänen von Lohse errichtete, kombinierte Straßen- und zweigleisige Eisenbahnbrücke, die Marienbrücke über die Elbe. Der erste Spatenstich hatte am 26. August 1846 stattgefunden. Am 19. April 1852 wurde das Bauwerk eingeweiht. Damit war die zweigleisige Verbindungsbahn Dresden-Neustadt–Altstadt (jetzt Dresden Hauptbahnhof) und die durchgehende Verbindung Leipzig–Prag geschaffen. Die Marienbrücke – ein auch heute noch viel beachtetes Bauwerk – (Abb. 2) hat sechs größere Öffnungen im Strombereich und sieben kleinere auf dem Ufergelände. Pfeiler und Widerlager sind auf Pfahlrosten gegründet, die Gewölbe aus Sandsteinquadern gemauert. Sie wiesen nach 50 Jahren nur wenige Verwitterungsschäden auf. Die Brücke überstand auch das große Hochwasser 1899.

1



2



Der notwendig gewordene viergleisige Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen den beiden Dresdner Bahnhöfen und die Zunahme des Straßenverkehrs führten nach langwierigen Verhandlungen zum Neubau der Eisenbahnbrücke etwa 40 m unterhalb der alten Brücke. Das geschah von 1896 bis 1899 im Zusammenhang mit der Einführung der Strecke in den neuen Personenbahnhof Dresden-Neustadt. Die Stadt erwarb für 150 000 Mark die alte Marienbrücke zur ausschließlichen Nutzung als Straßenbrücke. Die im Strom in Senkkästen unter Druckluft gegründeten Fundamente der neuen Eisenbahnbrücke wurden in Beton ausgeführt. Sämtliche Pfeiler und Widerlager erhielten Sandsteinverblendungen, ebenso die Betonbögen über dem Flutgelände. Die vier Stromöffnungen erhielten stählerne Segmentbögen, ähnlich der Konstruktion an den Widerlagern der Elbbrücke Riesa.

Die Eröffnung der Gesamtstrecke

Jeder neue, betriebsfähige Abschnitt der Leipzig–Dresdner Eisenbahn stellte ein Gewinn für das Ansehen der Bahn und ihrer Direktion dar. Am 1. April 1839 meldete Oberingenieur Kunz: „Ab heute ist die ganze Bahn mit Lokomotiven befahrbar." Für die Eröffnungsfeierlichkeiten erarbeitete eine hierfür gewählte Kommission aus Mitgliedern des Direktoriums und des Gesellschaftsausschusses ein Programm, etwa vergleichbar mit einem heute üblichen Maßnahmeplan. Festgelegt wurde in allen Einzelheiten der Ablauf der Einweihungsfahrt. Dazu gehörte auch ein detaillierter Veranstaltungsplan für den Dresdner Bahnhof in Leipzig, der durch Aufstellung einer Abteilung der „Communalgarden" abzusperren war. „Die Eröffnungsfahrt verlief exakt nach diesem Programm", so verlauteten die Berichte im „Leipziger Tageblatt" und anderen Publikationen. Im ersten Wa-

genzug hatten die geladenen Gäste ihre Plätze eingenommen, unter ihnen in einem mit Kronen und Fahnen geschmückten Sonderwagen die königliche Familie. Der Zug bestand aus 14 Wagen für je 24 Personen und zwei Wagen für je 18 Personen. Der zweite Wagenzug hatte vier Wagen für je 18 und 10 Wagen für je 24 Personen sowie der dritte Wagenzug zwei Wagen für je 18, einen Wagen für 24 Personen und 13 Wagen für je 36 Personen. Jeder Zug wurde mit zwei Lokomotiven bespannt; eine Lokomotive folgte zur Reserve dem letzten Zuge. Längs der Strecke hatten sich viele Menschen versammelt, und überall waren Fest- und Fahnenschmuck selbstverständlich. Die Züge „flogen" derart schnell dahin – so ein Reisebericht –, daß kaum Zeit zum Bewundern der Besonderheiten blieb wie für den Einschnitt bei Machern und den Gerichshainer Damm.

Beim Halt in Wurzen wurden die Züge von der herbeigeströmten Menschenmenge mit Jubel und Hochrufen begrüßt. In Oschatz wiederholten sich ähnliche Begrüßungsszenen. Nachdem die Lokomotiven Wasser genommen hatten, rollten die Züge weiter nach Riesa. Auf der schönen Elbbrücke wurden zuerst dem König, dann dem Erbauer, Landbaumeister Königsdörfer, ein Lautes Vivat gebracht. Die Fahrt verlief weiter über den ebenfalls bewunderten Viadukt von Röderau zum Bahnhof Priestewitz. Hier begrüßte der Vorsteher der Stadtverordneten die Eröffnungszüge. Wie überall war die Bevölkerung in Scharen gekommen. Als besonders eindrucksvoll erwies sich die Fahrt durch den Oberauer Tunnel. Die Freiberger Bergleute standen mit Grubenlampen und Fackeln im Tunnel Spalier und grüßten mit „Glück auf", das die Reisenden erwiderten.

Im Bahnhof Weintraube gab es dann für den ersten Zug einen außerplanmäßigen Aufenthalt von einer Stunde. An einer der beiden Lokomotiven war ein Rohr defekt geworden. Die Maschine mußte durch die Reservelokomotive ersetzt werden. Schnell wurde die Fahrt nach Dresden fortgesetzt. Die Gesamtfahrzeit Leipzig–Dresden betrug drei Stunden 40 Minuten, davon blieb eine Stunde 32 Minuten den Aufenthalten geschuldet.

In Dresden begrüßte das Stadtoberhaupt die Eröffnungszüge. Für die Gäste wurde ein großes Festessen mit viel Hochrufen und Toasts veranstaltet. Am Morgen des 8. April 1839 fuhren die Züge programmgemäß in Gegenwart des Königs ohne technische Störungen nach Leipzig zurück. Während des feierlichen Empfangs des Königs und der Züge in Leipzig überreichte der Minister des Innern im Auftrage des Königs dem Vorstand des Direktoriums, Gustav Harkort, und dem leitenden Ingenieur des Baues, Oberingenieur Hauptmann Kunz, eine hohe Auszeichnung. Sie wurden aufgrund ihrer Verdienste beim Bau der ersten deutschen Ferneisenbahn zum „Ritter des Civildienstordens" ernannt.

In keinem Bericht und in keiner der Eröffnungsreden aber wurde Friedrich List erwähnt, obwohl seine konkreten Vorschläge zur Linienführung beim Bahnbau unerläßlich waren.

Die Betriebsführung

Mit den Erfahrungen bei der abschnittweisen Aufnahme des Eisenbahnbetriebs wurde das Betriebspersonal ausgebildet. Gleichzeitig schrieb man Regeln für die Handhabung aller Tätigkeiten fest. Daraus entstanden die späteren Dienstvorschriften über den Betriebsdienst und das Signalsystem. Anfangs fuhren die Züge ausschließlich am Tage und alle mit gleicher Geschwindigkeit. Stets durfte nur jeweils ein Zug unterwegs sein. Mit der Zunahme des Reiseverkehrs war es bald notwendig, zwei und drei Züge in jeder Richtung einzulegen. Ein Zug durfte dem vorausgefahrenen erst folgen, wenn dieser mit Sicherheit nach Ablauf der Regelfahrzeit auf dem Zielbahnhof oder dem nächsten Zwischenbahnhof angekommen war. Die Fahrzeiten wurden nach dem ermittelten Zeitaufwand für jede zu durchfahrende Strecke festgelegt.

Die Züge der ersten Zeit beförderten Reisende und Güter. Bald wurden auch besondere Postzüge und Gepäckzüge eingeführt. Diese neuen Züge „übernachteten" entweder in Oschatz oder Riesa, hielten auf allen 27 Bahnhöfen und verkehrten nach festen Fahrplänen (Abb. 3).

Mit der Zunahme der Zugfolge und des Güterverkehrs wuchsen die Aufgaben der Bahnhöfe. Die Regelung der Zugfahrten und des Rangierdienstes wurde neuen, besonderen Dienstposten übertragen (als Fahrdienstleiter erst ab 1905 bezeichnet).

Auf der freien Strecke hingegen oblag der Betriebsdienst den Schrankenwärtern oder bestimmten Streckenposten. Sie zeigten dem Lokführer ein Fähnchen, nachts die Laterne. Andere Kommunikationsmittel gab es zunächst nicht. Sehr bald wurden bestimmte Zeichen nach dem Vorbild der Schiffahrt für die Abgabe von Signalen einer bestimmten Bedeutung eingeführt. Die Lokomotivführer und Bremser auf den Wagen hatten dabei eine besondere Verantwortung. Sie verständigten das Bahnhofspersonal, aber auch sich untereinander durch Winken mit den Armen mit Fähnchen oder Laternen. Der Lokführer forderte durch Pfeifsignal die Bremser auf, die Handbremsen zu bedienen (rasch, mäßig, lösen).

Als erste Signale können die an der Einfahrt in einen Bahnhof aufgestellten Maste mit einem Korb- oder Balkensignal angesehen werden. In eine bestimmte Richtung gebracht, bedeuteten sie „Halt" oder „Weiterfahrt erlaubt".

3

18

Tägliche Abfahrten vom 15. März bis mit 14. October.

Cours von Leipzig nach Dresden.

Abfahrt von	Postzüge mit Personen		Packzüge mit Personen		
	I. Morgens von Leipzig bis Dresden	II. Nachm. von Leipzig bis Dresden	I. Morgens von Oschatz bis Dresden	II. Vorm. von Leipzig bis Dresden	III. Abends von Leipzig bis Oschatz
* Leipzig	6	4	......	10	6½
Sommerfeld	......	......	......	10	6½
* Borsdorf	......	......	......	10¼	6¾
Posthausen	......	......	......	10½	6¾
* Machern	......	......	......	10½	7
Altenbach	......	......	......	10½	7
* Wurzen	6½	4½	......	10¾	7¼
Kühren	......	......	......	11	7½
* Dornreichenbach	......	......	......	11¼	7½
Radegast	......	......	......	11¼	7¾
* Luppa-D.	7	5	......	11½	8
Grossböhla	......	......	......	11½	8
* Oschatz	7¼	5¼	5	12	......
* Bornitz	......	......	5	12¼	......
Merzdorf	......	......	5	12¼	......
* Riesa	7¾	5¾	5¼	12½	......
Röderau	......	......	5¼	12½	......
* Langenberg	......	......	5¼	12½	......
* Zschaiten	......	......	5½	12¾	......
Medessen	......	......	5½	12¾	......
* Pristewitz	8¼	6¼	6	1	......
* Jessen	......	......	6¼	1¼	......
* Niederau	8½	6½	6¼	1½	......
Coswig	......	......	6½	1½	......
* Kötschenbroda	......	......	6¾	1¾	......
Weintraube	......	......	6¾	2	......

19

Tägliche Abfahrten vom 15. März bis mit 14. October.

Cours von Dresden nach Leipzig.

Abfahrt von	Postzüge mit Personen		Packzüge mit Personen		
	I. Morgens von Dresden bis Leipzig	II. Nachm. von Dresden bis Leipzig	I. Morgens von Riesa bis Leipzig	II. Vorm. von Dresden bis Leipzig	III. Abends von Dresden bis Riesa
* Dresden	6	4	......	10	6½
Weintraube	......	......	......	10	6½
* Kötschenbroda	......	......	......	10¼	6¾
Coswig	......	......	......	10¼	6¾
* Niederau	6½	4½	......	10½	7
* Jessen	......	......	......	10¾	7¼
* Pristewitz	6¾	4¾	......	10¾	7¼
Medessen	......	......	......	11	7½
* Zschaiten	......	......	......	11	7½
* Langenberg	......	......	......	11¼	7¾
Röderau	......	......	......	11¼	7¾
* Riesa	7	5	5	11½	......
Merzdorf	......	......	5	11½	......
* Bornitz	......	......	5¼	11¾	......
* Oschatz	7½	5½	5¼	12	......
Grossböhla	......	......	5½	12¼	......
* Luppa-D.	7¾	5¾	5¾	12½	......
Radegast	......	......	5¾	12½	......
* Dornreichenbach	......	......	6	12¾	......
Kühren	......	......	6	1	......
* Wurzen	8¼	6¼	6¼	1¼	......
Altenbach	......	......	6¼	1¼	......
* Machern	......	......	6½	1½	......
Posthausen	......	......	6½	1½	......
* Borsdorf	......	......	6¾	1¾	......
Sommerfeld	......	......	6¾	2	......

1 Über den Oberauer Tunnel wurde schon viel geschrieben. Das Bauwerk existierte von 1839 bis 1934. Hier eine zeitgenössische Darstellung.

2 Die Dresdener Marienbrücke, als sie noch von der Eisenbahn befahren wurde.

3 Auszüge aus den Post- bzw. Packzugfahrplänen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn von 1843.

Fotos: Deutsche Fotothek Dresden (1), Sammlung Verfasser (2); Repro Verfasser (3)

Die Erfindung des elektrischen Stroms wirkte sich schließlich auch im erheblichen Maße auf die Betriebsführung bei der Eisenbahn aus. Nun war es möglich, Informationen über den Zuglauf weiterzuleiten. Zuerst kündigten elektrische Läutewerke die zu erwartende Zugfahrt bis zum nächsten Bahnhof allen dazwischenliegenden Betriebsposten an. Erstmals wurde 1843 der Telegraf auf rheinischen Strecken verwendet. Zunächst handelte es sich um den Zeigertelegraf, der aber noch keine Informationen auf dem Papier festhalten konnte. Die Telegrafenleitungen wurden über Stangen geführt – daher auch heute noch der Begriff Telegrafenstangen! 1849 erschien der Morsetelegraf. Er erlaubte eine – für damalige Ansprüche – rasche Nachrichtenübermittlung mit schriftlicher Aufzeichnung. Die genaue Kenntnis über den Lauf der Züge und die Rückmeldung eines abgefahrenen Zuges bedeutete das Freisein des durchfahrenen Streckenabschnitts. Anstelle des Zeitabstandes wurde nun der Raumabstand in der Zugfolge möglich. Die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Strecken konnte dadurch wesentlich erhöht werden. Die sächsischen Bahnen übernahmen diese neue Technik sofort für den Betriebsdienst auf ihren Strecken. Die sich ebenfalls entwikkelnde Signaltechnik unter Anwendung des elektrischen Stromes und „telegrafische Communikation" löste eine technische Revolution in der Nachrichtentechnik aus. Die Leitung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn erkannte dies sofort und setzte die neuen Erkenntnisse unverzüglich in der Praxis um.

Tarife und Verkehrsleistungen

Die Tarife, die damit verbundenen Einnahmen und die Ausgaben mit den sich daraus ergebenden Konsequenzen waren für die Leipzig-Dresdner Compagnie völliges Neuland. Es gab auf diesem Gebiet keinerlei Erfahrungen, geschweige denn Vorbilder.

Die als „Taxe" bezeichneten Tarife wurden nach Inbetriebnahme der ersten Teilabschnitte für eine Meile (9,06 km) festgelegt: I. Klasse 6 gGr, II. Klasse 4 gGr, III. Klasse 2 gGr (1 gGr = 1 guter Groschen). 40 Pfund waren als Freigepäck zugelassen. Für 100 Pfund Übergewicht mußte pro Meile 1 gGr gezahlt werden. Für Tiere gab es unterschiedliche Sätze. Im Güterverkehr galt: „Stükkige Sendungen 100 Pfund per Meile 1 gGr, in langsamer gehenden Zügen 6 Pf." Für Holz und Kohlen galten die gleichen ermäßigten Frachtsätze. Die Frachtsätze für den Transport von Fahrzeugen wurden je nach Größe berechnet.

Der Platzkartenzwang bestand nach dem ersten Betriebsjahr nur noch für die I. Klasse. Als Vorläufer für die heutige Pkw-Beförderung auf Autotransportwagen in Reisezügen könnte man das Verladen von Wagen aus „Standesgründen" ansehen. Auf Wunsch konnten „Equipagen" (Luxus-Kutschen) auf einem Flachwagen gegen eine entsprechende Gebühr verladen werden.

Anfangs übte die Polizei eine strenge Kontrolle aus. Jeder Reisende mußte sich vor dem Lösen des Fahrausweises bei einem Polizeioffizianten ausweisen und seine „Legitimation" abgeben. Am Ziel seiner Reise erhielt er den Ausweis von der Polizeibehörde zurück. Unterwegs Zusteigende wurden von einem den Zug begleitenden Polizeioffizianten kontrolliert.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Massenguttransports, insbesondere von Kohle, Holz und Baustoffen, erkannte man frühzeitig. Schon 1838 hatte die Leipzig-Dresdner Eisenbahn einen Sondertarif für den verbilligten Transport böhmischer Braunkohle abgeschlossen. Die Möglichkeit des verbilligten, günstigen Gütertransports durch die Eisenbahn war von Anfang an offensichtlich. Dies belegt eine Aufforderung der Direktion aus dem Jahre 1838: „Anmeldungen werden wegen der geringen Anzahl von Transportmitteln rechtzeitig erbeten."

Noch vor Inbetriebnahme der Gesamtstrecke wurde ab 3. November 1838 die Bahnpostbeförderung aufgenommen. Von Leipzig ging die Bahnpost bis Oschatz, von Dresden bis Oberau. Die Beförderung auf der Zwischenstrecke besorgten die „Correspondierenden Posten". Die am 16. September 1838 vereinbarte Regelung über die Postbeförderung durch die Bahn enthielt folgende Auflage für die Eisenbahngesellschaft: Es sind „an die Post 500 Thaler pro Meile der befahrenen Bahnstrecke ... bis zur Eröffnung der gesamten Strecke zwischen Leipzig und Dresden ... zu zahlen."

Der Reiseverkehr war anfänglich Schwankungen unterworfen. Erreichte Beförderungszahlen sanken im zweiten und dritten Betriebsjahr. Zu begründen ist diese Tatsache damit, daß viele Menschen die Eisenbahn kennenlernen und ihre „erste Neugier befriedigen wollten". Der dann allmählich folgende Anstieg entsprach dem echten Verkehrsbedürfnis. Im Güterverkehr wurde ein ständiger Anstieg registriert. Die Inbetriebnahme zahlreicher an die Leipzig-Dresdner Eisenbahn anschließender Strecken beeinflußte die Transporthöhe und die Zahl der Züge positiv.

Übernahme durch den Sächsischen Staat

Bereits während der Bauarbeiten waren die Aktionäre gezwungen, das Anlagekapital auf 6 Mill. Taler zu erhöhen. Zunächst sollte auf die vollständige Ausführung des Bauvorhabens in einer dem Stande der Bau- und Maschinentechnik entsprechenden Qualität und Sicherheit keinesfalls verzichtet werden. Außerdem hatten sich die Entschädigungsansprüche beim Grunderwerb erhöht. Die Sicherung der Dämme und Bauwerke gegen Wassereinwirkung und die Beschaffung der Gleisbaustoffe erforderten ebenso wie der Hochbau unerwartet hohe Kosten. Erhöhte Ausgaben für Maurer- und Zimmererarbeiten kamen hinzu.

Von Juni 1837 bis März 1838 konnte nur an 180 Tagen gearbeitet werden. Die Strecke sollte in zwei Jahren vollendet werden. Naturereignisse, wie lange, nasse und strenge Winter, verzögerten den Bau der Brücke über die Elbe sowie die Erdarbeiten an Dämmen und Einschnitten. Trotzdem wurde die Bahn in relativ kurzer Zeit mit großer Sorgfalt und Sicherheit hergestellt.

In den ersten Eisenbahnjahrzehnten wurden bekanntlich diese Verkehrsmittel auch in Deutschland von Gesellschaften errichtet. Der Staat behielt sich die Genehmigung vor und erteilte bestimmte, in seinem Interesse liegende Auflagen. Diese Praxis währte im sächsischen Staat am längsten. Eine Ausnahme bildete die Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Sie wurde bereits 1876 das Opfer einer Verstaatlichungswelle, da die Gesellschaft die hohen Ausgaben für dringend notwendige Erneuerungen von Gleisen, Brücken, Hochbauten und Fahrzeugen nicht mehr aufbringen konnte.

Vorschau

Im Heft 8/89 bringen wir u. a.:

- Mit der BR 243 zwischen Leipzig und Dresden unterwegs;
- Legendäre Triebfahrzeuge in der BRD;
- Ein SSw in der Nenngröße TT;
- Die Franzburger Kreisbahnen im Maßstab II_m;
- 40 Jahre Modellbahnindustrie in der DDR.

Quellenangaben

(1) 100 Jahre deutsche Eisenbahnen, Berlin, 1935
(2) Arthur von Mayer: Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen von 1835 bis 1890, Reprint-Lizenzausgabe, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984
(3) Udo Becher: Die Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1981
(4) „Saxonia", Museum für sächsische Vaterlandskunde, V. Band
(5) Heimatmuseum der Stadt Wurzen: 1 000 Jahre Wurzen 961–1961, 123 Jahre Eisenbahn in Wurzen.
(6) Bibliothek der Hochschule für Verkehrswesen Dresden: Wasserbauinspektor Goebel: Mitteilungen über den Bau der Riesaer Elbbrücken, Riesa 1878
(7) Wilhelm Semper: Die Elbbrücke, Die Eisenbahntechnik, VEB Verlag Technik Berlin, Heft 8/1978
(8) Wilhelm Semper: Bauwerke der Strecke Dresden-Leipzig, Die Eisenbahntechnik, VEB Verlag Technik Berlin, Hefte 9–12/1982
(9) Geschichte der Königl. Haupt- und Residenzstadt Dresden: Leipzig-Dresdener Eisenbahn, Dresden 1862
(10) Rolf Grieshammer, Reiner Scheffler: 150 Jahre Bahnhof Riesa, Riesa 1988
(11) Rolf Grieshammer: Riesaer Elbbrücken, Riesa 1985

Detlef Scheibe (DMV), Borna (b. Oschatz)

Unter dem kupfernen Spinnennetz

Über den elektrischen Zugbetrieb der ČSD

Wie auch in unserem Land, ist die Elektrifizierung von Magistralen bei den ČSD ein wichtiges Rationalisierungsmittel. Etwa 400 km Strecke werden im laufenden Fünfjahrplan in der ČSSR elektrifiziert. Im folgenden Beitrag wird aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der Eisenbahn auf dem Territorium der ČSSR über die Geschichte dieser bedeutenden Traktionsart berichtet.
Die Redaktion

Křižík war der Initiator

Es ist ein Verdienst von František Křižík, daß im Jahre 1903 die 24,4 km lange regelspurige Nebenstrecke Tábor–Bechyně auf elektrischen Betrieb umgestellt wurde. Křižík hatte damit auf dem Gebiet der heutigen ČSSR den elektrischen Eisenbahnbetrieb eingeführt und folgte dem damaligen internationalen Trend, zunächst nur relativ kurze Strecken, also Neben- und Vorortbahnen, zu elektrifizieren. Technisch bedingte Kinderkrankheiten an den Fahrzeugen und Anlagen, der fast ausschließlich angewendete Gleichstrom und letztlich der weit verbreitete Konservatismus hemmten zunächst den weiteren Ausbau des elektrischen Betriebes auf Hauptbahnen. Křižík mußte sich zunächst dem Starrsinn österreichischer Dienststellen beugen. Entgegen seiner Erkenntnis, daß beim Gleichstromsystem mit wachsender Betriebsspannung der Spannungsabfall in Grenzen gehalten werden kann, durfte er zwischen Tábor und Bechyně nur eine Fahrleitungsspannung von 700 V verwenden. Die zwei Fahrdrähte der als Einfachfahrleitung ausgebildeten Konstruktion wurden von hölzernen Jochen parallel über dem Gleis geführt. Jeder der beiden Fahrdrähte wurde von einer separaten Gleichstrommaschine – es handelte sich dabei um eine Akku-Batterie in Pufferschaltung – mit 700 V gespeist. Gegeneinander wiesen die Fahrdrähte ein Potential von 1 400 V auf. Als Rückleitung diente die Gleisanlage. Die hier eingesetzten vierachsigen Triebwagen hatten zwei Stromabnehmer erhalten.

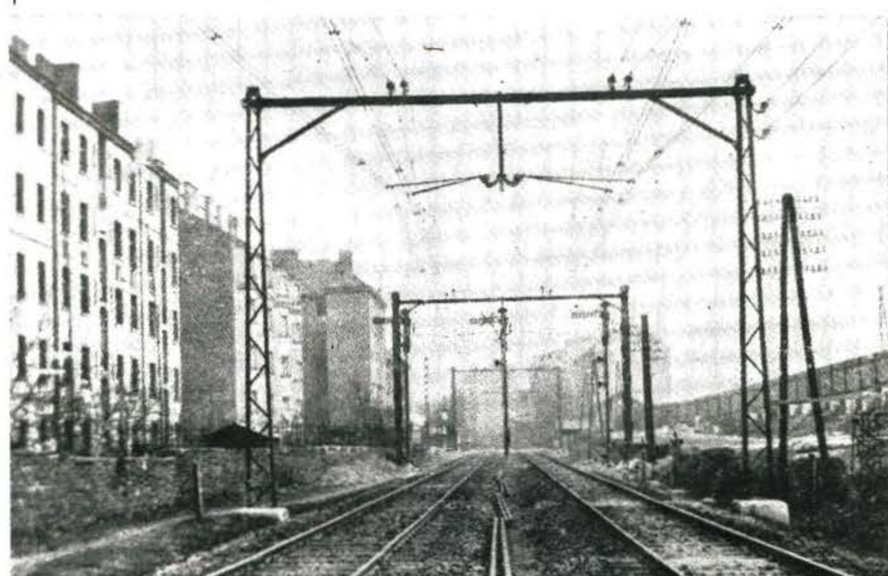
Zwei Systeme bei der Elektrifizierung

Erste Projekte, auch längere Strecken zu elektrifizieren, entstanden dann erst nach der Gründung der tschechoslowakischen Republik. So sollten die Strecken Praha–Kolín, Praha–Benešov, Praha–Kralupy und Praha–Plzeň unter den Draht kommen. Man erwog sowohl die Einführung des Wechselstroms (~ 15 kV 16 2/3 Hz) als auch des Gleichstromsystems (1,5 kV). Bemerkenswert war das dazugehörige Lokbeschaffungsprogramm. Vorgesehen waren vier Lokomotivbauarten für unterschiedlichste Einsatzzwecke.

Am 10. Mai 1924 faßte das Verkehrsministerium den Beschluß, die Strecke Praha–Plzeň mit = 1,5 kV zu elektrifizieren. Abgesehen von verschiedenen Vorarbeiten im Prager Knoten scheiterte dieses Vorhaben dann aber zunächst aus rein wirtschaftlichen Gründen in der damaligen Republik.

Nach rund zweijähriger Pause gab es endlich grünes Licht für die Elektrifizierung des Prager Knotens. František Křižík selbst führte den ersten Spatenstich für eine Mastgründung aus. Gerade im hauptstädtischen Netz entstanden mit dem Anwachsen des Verkehrsaufkommens in jenen Jahren beträchtliche Probleme. So gab es noch keine leistungsfähigen und vor allem geschlossenen Umgehungsstrecken. Der Güterverkehr berührte in großem Maße die in der Innenstadt gelegenen Streckenteile und Personenbahnhöfe. Das ungünstige Profil zwischen Hrabovka an der Strecke Libeň h. n.–Praha střed und Wilsonovo nádraží (heute Praha hl. n.) erforderte das Nachschieben schwerer Reisezüge. Die Elektrifizierung sollte die Streckendurchlaßfähigkeit erhöhen, die Kosten senken und die Umweltbelastung in der Innenstadt mildern. Wie auch in Deutschland beteiligten sich mehrere große Elektrounternehmen an der Installation der Fahrleitungsanlage und der Lieferung von Elloks.

1



2



1 Fahrleitung einer Stadtstrecke von Praha nach der Elektrifizierung im Jahre 1928, Repro aus: Mareš/Holan Kniha o železnici, Praha 1936

2 Umgespannt von der E- auf die Dampftraktion wurde schon früher. Die E 467.005 fährt gerade mit einem Personenzug aus Richtung Praha hl.n. kommend in den alten Smichover Bahnhof ein. Foto: Bureš, aus Železničář 8/1980, 3. US

Gespeist wurde die Fahrleitung aus dem Gleichrichter- bzw. Umformwerk Křenovka in der Nähe des Abzweiges Hrabovka. Zum Einsatz gelangten zwei Gruppen rotierender Umformer (2 × 1 000 kW und 2 × 500 kW). An Stelle der konzipierten dritten Gruppe installierten die ČSD später Quecksilberdampfgleichrichter mit einer Leistung von 4 270 kW.

Nachdem am 23. April 1928 der elektrische Rangierbetrieb auf dem Bahnhof Wilsonovo nádraží aufgenommen worden war, folgte am 15. Mai 1928 die Betriebsaufnahme im gesamten Netz (Abb. 1).

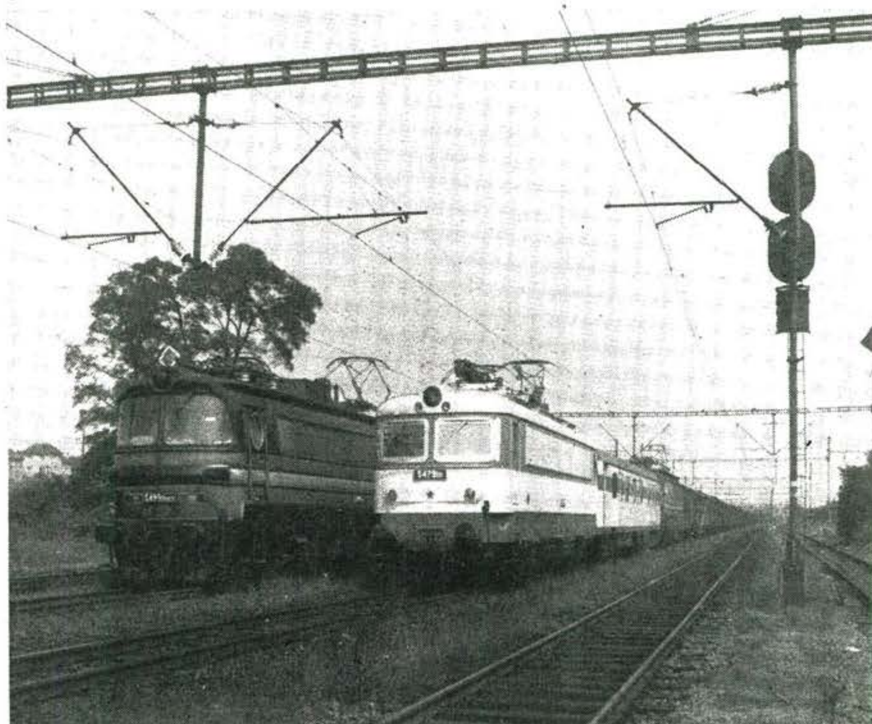
Alte Fotos aus den 20er Jahren belegen, daß Smichov Traktionswechselbahnhof für Reisezüge der Strecke Wilsonovo nádraží–Beroun–Plzeň war. Demzufolge wurden zumindest Personenzüge auf dem 4 km langen Abschnitt Smichov–Wilsonovo nádraží mit Elloks befördert (vorwiegend E 467.0). Während der faschistischen Okkupation stand die Fahrleitung zwar unter Spannung, der elektrische Betrieb beschränkte sich jedoch auf Rangieraufgaben.

1948 ging's weiter

Da noch während des sogenannten Protektorats, also in den letzten Kriegsjahren, von BBC, AEG und Siemens Projekte zur Elektrifizierung der Steilrampe zwischen Spišská Nová Ves und Žilina vorlagen, konnten die ČSD darauf zurückgreifen und bereits 1948 parallel zum Bau des zweiten Gleises der wichtigen Magistrale Praha–Košice–Čierna nad Tisou deren Elektrifizierung in Angriff nehmen. So wurde am 12. Juni 1949 auf dem Gelände des Bahnhofs Varín die Grube für die erste Mastgründung ausgehoben. Schon am 29. August 1953 konnte die E 499.001 Probefahrten zwischen Žilina und Vrútký absolvieren. Weil aber die Fahrleitung in den Bahnhöfen noch nicht vollendet war, fiel es einer Dampflok zu, ihre künftige Konkurrentin auf die freie Strecke zu schieben. Ab 28. Juni 1955 besorgten Maschinen der Baureihe E 499.0 das Nachschieben von Zügen zwischen Kral'ova Lehota und Poprad.

Als dann der Fahrdraht den Prager Raum erreichte, konnte auf die Elloks für 1,5 kV noch nicht verzichtet werden. Die vorhandenen Anlagen auf der Strecke Praha–Košice mußten der künftigen Betriebsspannung =3 kV angepaßt werden. Zunächst wurde im Prager Netz die Polarität gewechselt und damit der Minuspol als Rückleitung (Gleisanlage) verwendet. Entsprechend dem Baufortschritt bei der Elektrifizierung weiterer Streckenabschnitte des Prager Knotens wurden unterschiedlich spannungslose Trennstellen zwischen den mit den zwei Betriebsspannungen versorgten Fahrleitungsanlagen eingerichtet.

3



3 Wechselstromlokomotiven der ersten beiden Generationen. Rechts die ŠKODA gehörende S 479 101, links die S 499.0063, deren GFP-Führerstand zum Spitznamen Laminatka führte, Werkfoto: ŠKODA

4 Ebenfalls eine Wechselstromlokomotive ist die S 489.0

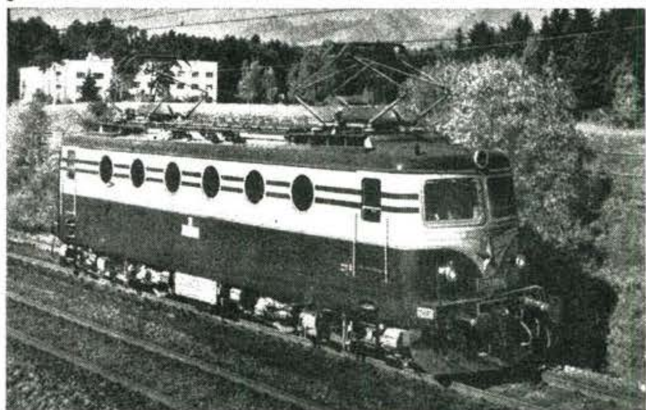
5 Jahrelang bildete die Bobina das Rückrat des elektrischen Betriebes bei den ČSD. Hier die 499.014 auf der Strecke Žilina–Košice, Werkfoto: ŠKODA

Fotos: Sammlung Verfasser, Zeichnungen: Verfasser

4



5



Die Elloks der Baureihe E 499.0 mußten daher im Stadtgebiet nur mit der halben Betriebsspannung auskommen, was aber als Übergangslösung und in Anbetracht der ohnehin kurzen Streckenteile realisierbar war. Ab 15. Mai 1962 konnte dann das gesamte Prager Netz mit 3-kV-Fahrstrom versorgt werden. Die alten Lokomotiven wurden, soweit sie nicht noch auf den elektrisch betriebenen Nebenbahnen zum Einsatz kamen, ausgemustert und alsbald verschrottet. Lediglich die E 225.0 blieb im Bw Vršovice beheimatet und wurde für die erforderlichen Rangierbewegungen aus einem Umformer gespeist. Benötigte der Schnellzug R 38 für die Verbindung Praha–Košice in der Dampfära 14 Stunden 39 Minuten, so wies der Jahresfahrplan für einen vergleichbaren Zug 1968/69 eine Fahrzeit von nur 9 Stunden und 47 Minuten aus. Anfang der 60er Jahre wurde die Strecke Plzeň–Horaďovice mit ∿25 kV 50 Hz elektrifiziert. Die ersten Lokomotiven, noch als Baureihe E 479.0 bezeichnet, konnten somit direkt aus den ŠKODA-Werken unter den Fahrdraht rollen. Seit dieser Zeit verfügt der ŠKODA-Nationalkonzern gewissermaßen über ein Erprobungslabor vor der Haustür. Natürlich werden Beharrungsfahrten und andere obligate Versuchsfahrten auf dem Versuchsring in Velim durchgeführt. Er besitzt ein auf beide Fahrstromsysteme umschaltbares Unterwerk, das außerdem noch eine kontinuierliche Spannungsregelung ermöglicht.

Mit der feierlichen Inbetriebnahme des elektrischen Zugverkehrs zwischen Kutná Hora und Jihlava am 2. Juni 1966 mußte in Kutná Hora erstmalig eine Systemtrennstelle eingerichtet werden. Etwa über Bahnsteigmitte befindet sich ein isolierter Fahrleitungsabschnitt. Bei Einfahrt in den Bahnhof wird der Bügel abgelegt. Eine Diesellok schleppt dann die Ellok wieder in den Bereich der anderen Fahrleitungsspannung. Die meisten der Schnellzüge zwischen Praha und Bratislava werden seit Mitte der 70er Jahre von Lokomotiven der Baureihe ES 499.0 gefördert. Diese Zweisystemlok (3 kV/∿25 kV 50 Hz) ist mit einer Automatik ausgestattet, die Irrtümer bei der Wahl der Betriebsart durch den Lokführer ausschließt. Wer die Prozedur des Lokwechsel beobachten möchte, muß die Saisonschnellzüge (z. B. „SAXONIA") benutzen. Die Expreßzüge fahren in Kutná Hora durch. Ein Musterbeispiel für die Elektrifizierung unter geographisch extrem schwierigen Bedingungen ist die 1967/68 umgestellte

6

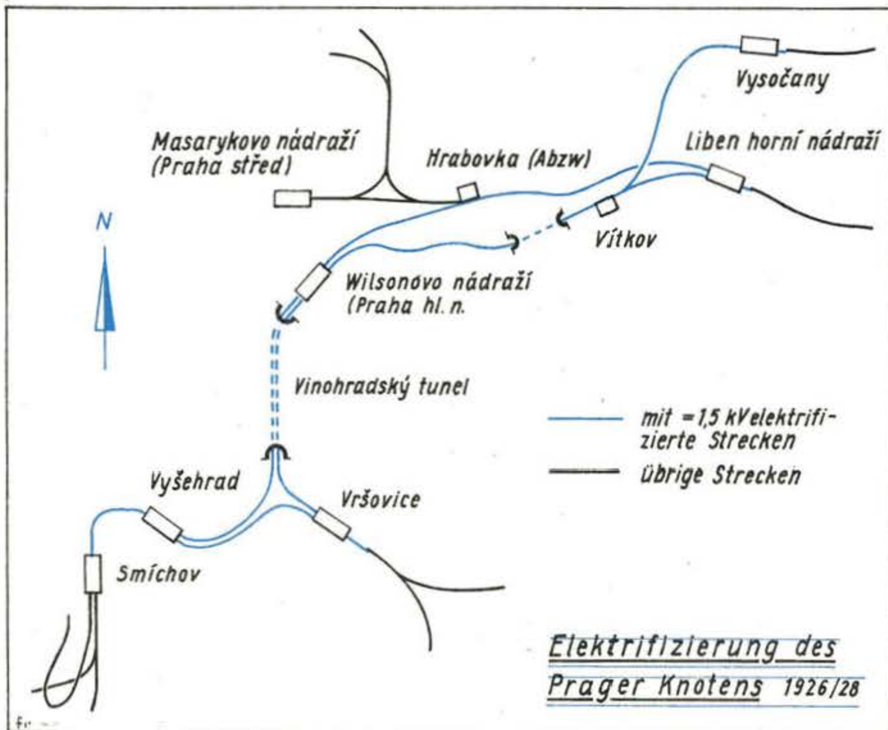


Tabelle 1 Elektrifizierung des Prager Eisenbahnknotens (3), (4), (5)

Jahr	Strecke
1928	Wilsonovo n.–Hrabovka–Libeň h.n., Wilsonovo n.–Vitkov–Vysočany/Libeň h.n., Wilsonovo n.–Vršovice, Smichov–Vyšehrad–Wilsonovo n./Vršovice mit 1,5 kV
1951 bis 1953	1,5 kV: Vršovice Pbf.–Vršovice Rgbf.–Malešice Malešice–Libeň h.n. 3 kV: Malešice–Dolni Počernice (Versuchsstrecke, erst 1958 freigegeben)
1957	Praha střed (Bahnsteiggleise 1–5)/Praha hl.n.–Česká Třebová mit Mischbetrieb 1,5/3 kV
1958	offizieller Reiseverkehr Praha–Česká Třebová durchgehender Güterverkehr mit Ellok Vršovice Rgbf.–Malešice–Běchovice
1962 und 1963	Praha střed Libeň h.n.–Bubeneč (spezielle Fahrleitungsaufhängung über Karliner Gleisdreieck)
1962	Umstellung des ganzen Netzes auf 3 kV
1971	Praha–Vršovice–Benešov u Prahy
1972	Smichov–Beroun Malešice–Hostivař (–Benešov)
1973	Vršovice Rgbf.–Krč–Praha-Radotin Vršovice Pbf.–Krč
1976	Vysočany–Lysa n.L.

6 Die Fahrleitungsmontage innerhalb des Prager Knotens übernahmen übrigens mehrere Firmen. Beteiligt an diesen Arbeiten waren AEG, ČMK, Křižik, BBC und auch ŠKODA.

7 Das elektrifizierte Streckennetz der ČSD

Strecke Cheb–Plzeň. Nur 22 Prozent der 108 km langen Magistrale konnten zweigleisig ausgebaut werden (Cheb–Lipová u Cheba, Kozolupy–Plzeň jižní předměstí). Einem weiteren zweigleisigen Ausbau kämen die dafür notwendigen Baumaßnahmen, besonders im Abschnitt Pavlovice–Stříbro, einem Streckenneubau gleich. Durch den elektrischen Zugbetrieb (∿ 25 kV 50 Hz), die linienförmige Zugbeeinflussung und Streckenfernsteuerung gelang es hier, die Eisenbahn wesentlich leistungsfähiger zu gestalten.

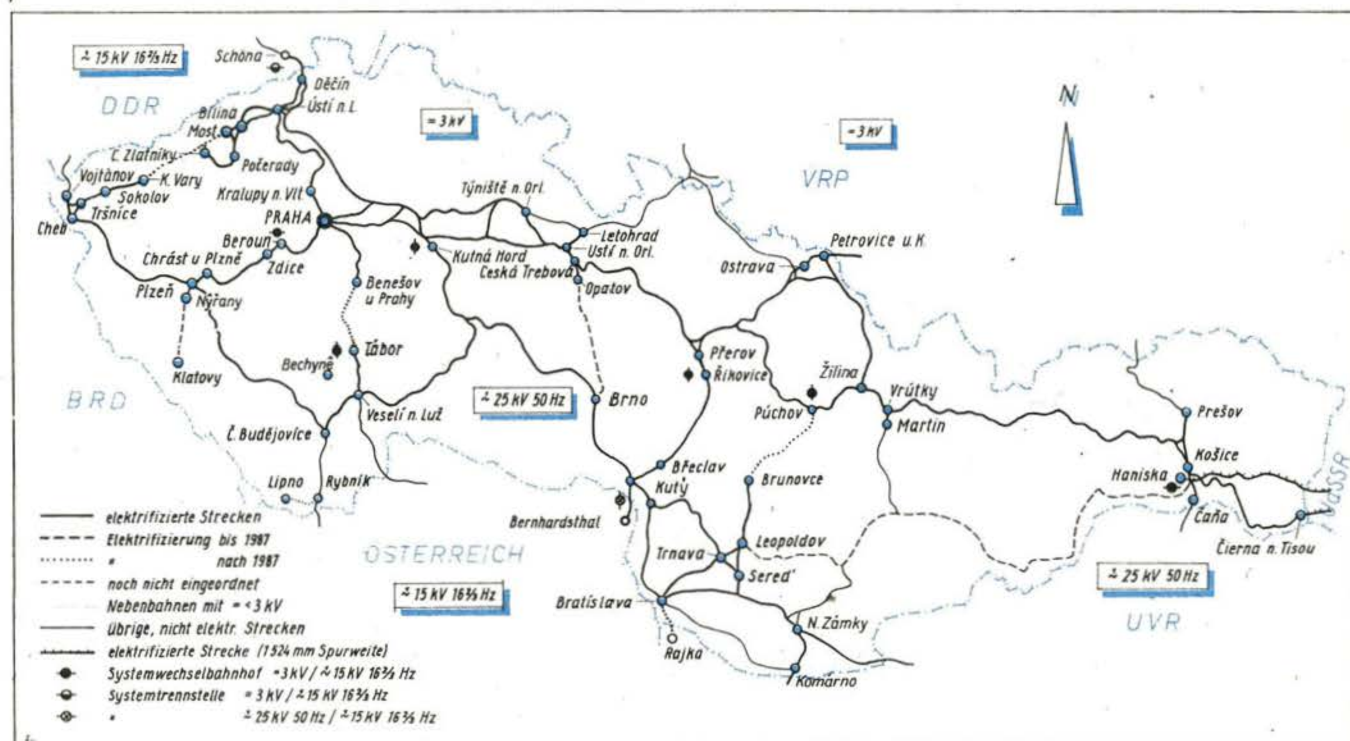
Für alle weiteren nationalen und internationalen Übergänge zwischen zwei Stromsystemen wurden Trennstellen auf freier Strecke vorgesehen:
– KBS 330 Přerov–Břeclav bei Nedakonice (seit 1985)
– KBS 805 Břeclav–Bernhardsthal/ÖBB (seit 1986)
– KBS 170 Beroun–Chrást u Plzně auf Höhe der südlichen Ausfahrgruppe des Güterbahnhofs Beroun (seit 1987)
– KBS 098 Děčín hl. n./Děčín východ–Schöna auf Höhe Staatsgrenze (seit 1987)
– KBS 380 Bratislava–Košice südlich des Bahnhofs Púchov (seit 1988).

Zwischen Břeclav und Bernhardsthal werden ÖBB-Mehrsystemloks der Baureihe 1063.0 eingesetzt.

Durch die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs zwischen Plzeň und Praha auf der Gesamtstrecke verkürzten sich hier die Fahrzeiten beträchtlich.

Von besonderer Bedeutung wird künftig der elektrische Betrieb zwischen Schöna und Děčín sein.

7



Triebfahrzeuge ab 1953

Mußte der ŠKODA-Nationalkonzern beim Bau der ersten Lokomotiven der Baureihe E 499.0 noch auf eine Lizenz der Fa. SLM in Winterthur für die Konstruktion der Drehgestelle zurückgreifen, so besitzen die jüngsten Elloks der ČSD, wie die E 479.0, E 379.1, ES 499.0, international anerkannte und patentierte ŠKODA-Drehgestelle einer neuen Generation.

Das gegenwärtige Beschaffungsprogramm der ČSD ist durch ein hohes Maß an Typisierung gekennzeichnet, die sowohl die mechanischen als auch elektrischen Bauteile für Lokomotiven beider Stromsysteme betrifft. Schon das äußerliche Erscheinungsbild der Baureihen ES 499.0, E 499.2 und E 458.0 verdeutlicht dies. Von den bereits längere Zeit im Einsatz befindlichen Lokomotiven wurde die E 458.0012 auf Thyristorsteuerung umgebaut. Gegenüber den Serienlokomotiven erbrachte die Maschine Energieeinsparungen im Rangierdienst zwischen 20 und 30 Prozent. Da gleichzeitig die Dienstmasse gesenkt werden konnte, erhielt sie die Betriebsnummer E 457.0001. Die 1981/82 gelieferte Serie wurde dann als E 458.1001–... eingereiht.

Die ersten in größeren Serien gebauten Elloks für Wechselstrom – S 489.0, S 499.0,1 – erhielten Siliziumgleichrichter. Ein aus GFP gefertigtes Führerstandsegment geben diesen Maschinen ein elegantes Gepräge und brachten ihnen den Spitznamen „Laminatka" ein. Äußerlich ähnlich ist die einzige sechsachsige Wechselstromlok der ČSD mit europäischen Umgrenzungsmaßen, die S 699.001 (PIKO-N-Modell), die 1963 für den Versuchsring in Velim geliefert wurde. Heute ist auf dem Versuchsring vielfach die S 699.1001 anzutreffen, die vom ŠKODA-Typ 52E abgeleitet wurde und dem SŽD-Umgrenzungsprofil entspricht. Ähnlich wie die SŽD unternahm ŠKODA den Versuch, die S 479.101 und S 479.102 mit Ignitronen auszurüsten. Die S 479.102 dient ŠKODA gegenwärtig als werkeigene Lok zur Erprobung verschiedener Bauteile.

„Plecháč" nennen die Eisenbahner die neue Lieferserie S 499.02, weil ihre Frontpartie wieder blechverkleidet ist und ein wenig konservativ wirkt. Dieser Bauart ist die Thyristorsteuerung zugrunde gelegt worden.

Der Kennbuchstabe „S", abgeleitet von dem Begriff „střídavý proud" (Wechselstrom), bezeichnet seit 1965 alle Wechselstromlokomotiven der ČSD. Die Fahrzeuge dieses Stromsystems werden signalrot-elfenbein lackiert.

Schon 1960 bestellten die ČSD zwei vierteilige Triebzüge für ihre Gleichstromstrecken, die als Baureihe EM 475.0 geführt werden. Ihnen folgten dann von 1964 bis 1968 Serientriebzüge der Baureihe EM 475.1 (Bo'Bo'+2'2'+2'2'+Bo'Bo'), die mittlerweile im Prager Raum konzentriert sind.

1966 verließ die erste Triebwageneinheit für Wechselstrom die Werkhallen in Studenka. Die Serientriebzüge Baureihe SM 488.0 (Tw+Bw+Bw+Bw+Tw) entsprechen in ihrem Fahrzeugteil den 1971 erstmalig für Gleichstrom gelieferten Einheiten der Baureihe EM 488.0. Im Gegensatz zu den Einheiten EM 475.1 sind die Wagen untereinander

Tabelle 2 Regelspurige Elektrolokomotiven der ČSD

Lok-Nr.	**Baujahr** *erstes Baujahr	**Hersteller** elektr. Teil/ mech. Teil	V_{max} km/h	a) **Dauerleistung** b) **Stundenleistung** kW/km/h	**Masse** t	**Bauart**	**Bemerkungen**	**Verbleib** + ausgemustert ++ zerlegt
E 407.001	1926	Křižik/ Breitfeld-Daněk	35	a) – b) 208/–	67,6	Bo'Bo'	Akkumulatorlok für nicht mit Fahrleitung überspannte Gleise	Praha 1962++
E 407.002	1928	ČKD	30	a) – b) 204/–	66,6	Bo'Bo'		
E 416.001 und E 416.002 E 416.003 und E 416.010	1943 1947–1949	ŠKODA	40	a) 126/– b) 173/–	62,8	Bo'Bo'	Akkumulatorlok für nicht mit Fahrleitung überspannte Gleise	E 416.006–E 416.010 Bratislava 1966+
E 417.001 und E 417.002	1931	ŠKODA	40	a) –/– b) 204/–	65,0	Bo'Bo'	Akkumulatorlok für nicht mit Fahrleitung überspannte Gleise	Praha, 1962+
E 225.001	1906	Křižik/ StEG Wien	50	a) 288/– b) 372/28	31	Bo	ursprünglich Stadtbahn Wien = 3 kV	ab 1927 = 1,5 kV Praha ab 1962 NTM, Praha
E 423.001 und E 423.002	1927/ 1928	Metr. Vikkers/ Adamov	50	a) 540/35 b) 815/30	50	Bo'Bo'	leichter Güterverkehr Personenzuglok = 1,5 kV	ab 1962 Rybnik-Lipno, Vyšši Brod, eine Lok NTM E 423.002 1973+
E 424.001 und E 424.002	1928	ŠKODA	50	a) 484/33 b) 640/30	54	BB'	leichter Güterverkehr Rangierlok = 1,5 kV	Praha, E 424.002 1963+ E 424.001 ab 1962 Tábor dann Denkmal ŠKODA Plzeň
E 424.101 und E 424.102	1927	Siemens/ Breitfeld-Daněk	50	a) 390/35	54,8	Bo'Bo'	leichter Güterverkehr Rangierlok = 1,5 kV	Praha E 424.101 1969++ E 424.102 1961++
E 436.001–E 436.004	1927/ 1928	ČKD	60	a) 922/43,5 b) 1 328/36	64	Bo'Bo'	Güterverkehr = 1,5 kV	Praha E 436.002, E 436.004 bis 1973 Tábor E 436.004 NTM
E 465.001 und E 465.002	1927	Křižik-BBC/ Breitfeld-Danek	90	a) 1 060/53,5 b) 1 340/50	78,6	1'Do1'	Personenverkehr = 1,5 kV	Praha, 1962++
E 466.101	1928	ČMK	90	a) 922/63,5 b) 1 328/52	64	Bo'Bo'	Fahrzeug wie E 436.0 = 1,5 kV	Praha, 1962++
E 467.001–E 467.003 E 467.004–E 467.005	1927 1930	ŠKODA	90	a) 968/54,6 b) 1 280/50,3	84	(1A)Bo'	erst als E 466.001–E 466.003 bezeichnet, = 1,5 kV	Praha, 1959–1964+
E 666.001–E 666.003	(1931)	Breda	95	a) –/– b) 2 100/– (= 3 kV)	98	Bo'Bo' Bo'	ex E 626 FS = 3 kV 1945 auf = 1,5 kV Umbau	während d. Krieges n. Praha 1961–1962+
E 499.001–E 499.100	1953–58	ŠKODA	120	a) 2 032/65 b) 2 344/62	82	Bo'Bo'	Lizenzdrehgestelle SLM = 3 kV	
E 499.101–E 499.161	1957–60	ŠKODA	120	a) 2 032/63 b) 2 344/60	84	Bo'Bo'	Drehgestelle Škoda = 3 kV	
E 499.2001–E 499.2027	1978*	ŠKODA	140	a) 4 000/101,2 b) 4 200/ 99,8	82,3	Bo'Bo'	Fahrzeugteil wie ES 499.0 = 3 kV	depo Praha střed E 499.2017+ 29. 1. 81 (Unfall)
E 499.3001–(3060)[2]	1984*	ŠKODA	120	a) 3 340/66,5 b) 3 497/66,0	91,6	Bo'Bo'	= 3 kV, Fahrzeugteil wie ES 499.1 u. S 499.1	u. a. Depo Ústi n. L.
E 479.0001–0040	1977*	ŠKODA	100	a) 2 040/49,9 b) 2 340/47,1	85,1	Bo'Bo'	= 3 kV	
E 479.1001–(1140)[2]	1980*	ŠKODA	100	a) 4 480/51,3 b) 5 000/49,1	85	Bo'Bo'	= 3 kV, als Doppellok E 479.1+ E 479.1	50 Einheiten, u. a. Str.-Nr. 400 u. 320
E 469.001	1960	ŠKODA	90	mech. u. elektr. Teil wie E 499.1, jedoch andere Übersetzung[1]				
E 469.1001–E 469.1085	1960–61	ŠKODA	90	a) 2 032/46,5 b) 2 344/44	88	Bo'Bo'	= 3 kV	

E 469.2001– E 469.2055 E 469.3001– E 469.3030	1967 1971	ŠKODA	90	a) 2 030/46,4 b) 2 340/43,8	85	Bo'Bo'	= 3 kV	depo Ústi n. L. E 469.3030 mit neuen Drehgestellen in Velim 5. 9. 1972 219 kmh⁻¹
E 469.5001– (5011)²)	1976	ŠKODA	90	a) 2 × 2 040/46,4 b) 2 × 2 340/43,8	2 × 85	Bo'Bo' + Bo'Bo'	Doppellok für 1 524 mm Spurweite, = 3 kV	Breitspurbahn Grenze UdSSR–Haniska (Erzbahn)
E 698.0001 und E 698.0002	1958	ŠKODA	90	a) 3 048/53 b) 3 516/60	117	Co'Co'	nach Umbau 90 kmh⁻¹ = 3 kV	Getriebeänderung, Umzeichnung in E 669.001 u. E 669.002 Depo Č. Trebová
E 669.1001– E 669.1150	1961–62	ŠKODA	90	a) 2 790/47 b) 3 000/46,6	119	Co'Co'	= 3 kV	
E 458.0001– (E 458.0052)	1972⁺	ŠKODA	80	a) 800/32,3 b) 960/29,5	70	Bo'Bo'	Rangierlok = 3 kV	
E 457.0001	1977	ŠKODA	80	a) 780/55 b) –/–	68	Bo'Bo'	Rangierlok mit Pulssteller = 3 kV	Umbau aus E 458.0012 (Protot.) Serienlok als E 458.1
E 458.1001– (1035)²)	1981⁺	ŠKODA	80	a) 760/32 b) –/–	72	Bo'Bo'		
E 426.0001– E 426.0006	1973	ŠKODA	50	a) 400/16,1 b) 480/14,7	63,8	Bo'Bo'	= 1,5 kV Fahrzeugteil wie E 458.0	jeweils 3 Lok in Tábor (Str.-Nr. 224) Vyšší Brod (195)
E 422.0001– E 422.0004	1956	ŠKODA	50	a) 360/24,6 b) 440/22,7	48	Bo'Bo'	= 1,5 kV 0001 Tábor; 0002, 0003, 0004 V. Brod	
S 499.0001– S 499.0120	1968–69	ŠKODA	120	a) 3 080/64 b) 3 200/63	84,7	Bo'Bo'	~ 25 kV 50 Hz	
S 499.1001– S 499.1025	1970	ŠKODA	120	a) 3 080/79 b) 3 200/77,5	84,7	Bo'Bo'	~ 25 kV 50 Hz	
S 499.0201 (S 499.0230)	1975⁺	ŠKODA	120	a) 3 080/64 b) 3 200/63	84,5	Bo'Bo'	~ 25 kV 50 Hz	
S 499.2001– (2020)²)	1984	ŠKODA	120	a) 2 918/58,1 b) 3 063/57,9	85	Bo'Bo'	~ 25 kV 50 Hz	
S 699.001	1963	ŠKODA	120	a) 4 920/61,8 b) 5 100/60,7	123,4	Co'Co'	~ 25 kV 50 Hz Umbau 160 kmh⁻¹; Eigentum Versuchsring Velim	
S 489.0001– S 489.0110	1966–67	ŠKODA	110	a) 3 080/52,7 b) 3 200/51,9	84,4	Bo'Bo'	~ 25 kV 50 Hz	
S 479.0001– S 479.0002	1961	ŠKODA	100	a) 2 800/45,5 b) 3 000/44	82,4	Bo'Bo'	~ 25 kV 50 Hz ursprünglich wurde die erste der beiden Lok als E 479. geliefert, S 479.0002 1962/63 in SRR u. VRB im Einsatz	
S 479.101– S 479.102	1962	ŠKODA	100	a) 2 840/ b) 3 000/	88	Bo'Bo'	~ 25 kV 50 Hz mit Ignitron	1966 ++ S 479.101 Eigentum Škoda
S 458.0001– (0031)²)	1973	ŠKODA	80	a) 880/29,5 b) 984/28	72	Bo'Bo'	~ 25 kV 50 Hz Rangierlok	
ES 499.0001– ES 499.0020	1975⁺	ŠKODA	160	a) 4 000/113,3 b) 4 200/110,9	87,4	Bo'Bo'	Zweisystemlok ~ 25 kV 50 Hz/ = 3 kV	Depot Bratislava ES 499. 0010 + 28. 6. 77 (Unfall)
ES 499.1001– (1080)²)	1980⁺	ŠKODA	120	= a) 3 340/66,5 b) 3 497/66,0 ~ a) 2 963/59,0 b) 2 997/58,0	87	Bo'Bo'	Zweisystemlok ~ 25 kV 50 Hz/ = 3 Kv	Depot Jihlava, Přerov, Bratislava, Plzeň

Abkürzungen und Anmerkungen
Křižík – Českomoravské elektrotechnické závody, F. Křižík, Praha-Karlin
Adamov – Adamovské strojírny Adamov
Metr.-Vickers – Metropoliton Vickers Compl Ltd, London
Breitfeld-Daněk – Breitfeld-Daněk, Slaný
ČKD – Českomoravská-Kolben-Daněk
NTM – Národní technický Muzeum, Praha
1) Umbau der E 469.001 für 120 km/h, eingereiht als E 499.159
2) (...) Inventurnummer, letzter Stand: 1976 bzw. 1987

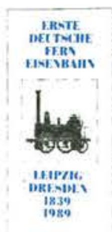
über normale Puffer und Schraubenkupplung verbunden. Auch sind die gleichen Elemente an den Zugenden vorhanden.
Hellblau-weiß präsentiert sich seit 1975 die Gesamtserie der Systemwechsellokomotive ES 499.0. Bei ihrer Indienststellung war sie die leistungsstärkste vierachsige Mehrsystemlok Europas. Waren diese Loks noch als ausgesprochene Renner konzipiert, so stellen die 80 ČSD-Maschinen der Baureihe ES 499.1 – übrigens Lokomotiven der zweiten Generation – ausgesprochene Universallokomotiven mit hoher Disponibilität dar. Das jüngste Kind dieser Lokfamilie, die ES 499.2, verfügt beispielsweise über ein Diagnostikbildschirmdisplay im Führerstand.
Daß die Zeit nicht stehenbleibt, beweist die neuste ŠKODA-Ellok mit Dreiphasenwechselstromantriebstechnik, die sich zur Zeit in der Endfertigung befindet.
Mit Rücksicht auf eine einheitliche Bezeichnung und die noch länger währende „Koexistenz" des alten ČSD-Nummernsystems und der UIC-gerechten Baureihenbezeichnung liegt den Tabellen noch das alte Nummernschema zugrunde. Verwiesen sei in diesem Zusammenhang auf den „me" 5/87, Seite 3.

Ein Blick in die Zukunft

Mit ihren Braunkohle- und Steinkohleressourcen im nordböhmischen Revier und in Mähren um Ostrava verfügt die ČSSR über genügend heimische Brennstoffe, um die elektrische Zugförderung weiter auszubauen. Für die nächsten Jahre sind weitere umfangreiche Vorhaben geplant.
Daß dabei die elektrische Traktion heute noch nicht alles unter Beweis stellt, was in ihr steckt, bewies die ES 499.0005 am 16. Oktober 1987. Zwischen den Bahnhöfen Vranovice und Hrušovany der Strecke Břeclav–Brno (KBS 360) erreichte diese Maschine 180 km/h. (13)

Quellenangaben
(1) Elsner, J.: Vývoj elektrické trakce v Československu (6), V.: Železničář (31) 21/1981, str. 348/349
(2) –: 50 let elektrizace pražských nádraží, Praha 1976
(3) Elsner, J.: 50 let elektrického provozu na pražských spojkách, Praha o. J.
(4) Bek, J.: Atlas lokomotiv 2, Praha 1969
(5) Elsner, J.: Vývoj elektrické trakce v Československu (7), V.: Železničář (31) 23/1981, str. 360/361
(6) Antonický, St.a kolektiv, Evropské Železniče, Praha: 1972
(7) Skrbek, R.: Železniční zeměpis, Praha 1969
(8) 50 Jahre des Elektrolokomotivbaus im Nationalkonzernwerk ŠKODA Plzeň (Prospekt)
(9) Svoboda, J.: a kolektiv, Trakční vedeni, Praha 1978
(10) Palik, F. Electric Lokomotives ŠKODA, Praha o. J.
(11) Přehled elektrických lokomotiv ŠKODA, Plzeň 1977
(12) Malec, M. Na nejrychlejších kolejích, v: Železničář (37) 17/1987 str. 262
(13) Tůma, J. Superexpresy na tratich ČSD? v: T /technický magazin/ 11/1987, ročník XXX, S. 16

Erlebnisse, Eindrücke, Erinnerungen

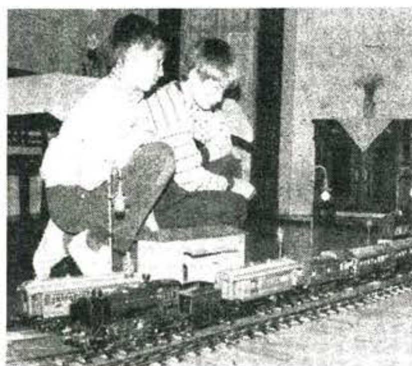




150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig–Dresden. Mit diesem Jubiläum ist die Stahlwerkerstadt Riesa in die jüngste Eisenbahngeschichte eingegangen, hat sich hier einen festen Platz erobert. Gefeiert wurde am 8. und 9. April 1989. Unbestritten stand die Fahrzeugparade nahe der Riesaer Elbbrücken im Mittelpunkt des Geschehens. 27 betriebsfähige Dampflokomotiven, Vertreter der neuen Triebfahrzeuggenerationen, historische und moderne Wagen ließen die Herzen der Eisenbahnfreunde höher schlagen (siehe Übersicht).
Die 3000 Tribünenplätze konnten nur einen Bruchteil der Besucher aufnehmen. Grobe Schätzungen ergaben, daß an beiden Tagen 330 000 Menschen nach Riesa kamen – mehr als Leipzig und Dresden vor 150 Jahren zusammen an Einwohnern hatten!
Eisenbahnenthusiasten standen kilometerweit zerstreut in den Elbwiesen. Andere erspähten einen Fotostandpunkt auf Bäumen oder Dächern. Einmal mehr zeigte sich, daß der Mensch mit der Eisenbahn, mit deren Traditionen, eng verbunden ist. Das betonte auch der Minister für Verkehrswesen, Otto Arndt, auf einer Festveranstaltung am 8. April 1989 in Riesa. Solche Ereignisse wie dieses Jubiläum – so der Minister sinngemäß – wirken motivierend, prägen das Geschichtsbewußtsein.
Beeindruckend war darüber hinaus das Treiben in der geschmückten Elbestadt und dem Bahnhof. Lokmitfahrten, Souvenirstände, Versteigerungen, eine Modelleisenbahn-Ausstellung des DMV, Filmvorführungen, eine Fotoausstellung und andere kulturelle Veranstaltungen fanden großen Zuspruch. Und das auch bei vielen Interessenten aus zahlreichen europäischen Ländern sowie Australien. Besucher aus der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich waren sich schnell einig: Das, was hier an Vielfalt und Technikgeschichte geboten wurde, übertraf die Veranstaltungen anläßlich des 150jährigen Bestehens der ersten Eisenbahnen 1985 in Nürnberg und 1987 in Wien.
Ohne das enge und reibungslose Zusammenwirken der Deutschen Reichsbahn mit den staatlichen Organen, ohne die Hilfe von vielen hundert Eisenbahnfreunden, voran die im DMV organisierten, und ohne die gründliche Vorbereitung durch das Verkehrsmuseum Dresden wäre die bisher größte Eisenbahnschau in der Geschichte unseres Landes nicht zustande gekommen. Allein die Mitglieder des DMV leisteten für die Fahrzeugparade in den Pflegekollektiven 8000 VMI-Stunden im Werte von 40 000 Mark. Den Bau der SAXONIA unterstützten die Verbandsfreunde ebenfalls und erwarben Bausteine für insgesamt 33 425 M.
Jenen Eisenbahnern, die für veränderte Fahrpläne in und um Riesa sorgten, um die Eisenbahnparade auf einer der stärksten befahrenen Magistralen der Deutschen Reichsbahn zu ermöglichen, und an beiden Tagen unter außergewöhnlichen Bedingungen ihren Dienst taten, sei an dieser Stelle gedankt. Ebenso denen, die die Fahrzeuge für das große Fest vorbereiteten und vorführten. *wdm.*







Der Strom von Schaulustigen vor dem Bahnhof Riesa hielt während der Veranstaltungen am 8. und 9. April 1989 ununterbrochen an.

Minister Otto Arndt wird am 8. April 1989 auf dem Bahnhof Riesa herzlich begrüßt. Rechts im Bild: Herbert Keddi, Erster Stellvertreter des Generaldirektors der DR und langjähriger Leser des „me".

Die Fotoausstellung, gestaltet von Reiner Scheffler aus Oschatz, Mitglied der ZAG Dresden des DMV (2. v. r.), wurde von vielen Interessenten bewundert.

Das Spielzeug von damals als Vorläufer der Modelleisenbahn von heute stand im Mittelpunkt der vom DMV organisierten Ausstellung im Klubhaus der Gewerkschaften.









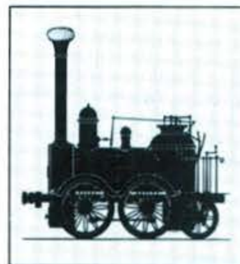


Welche Aufwendungen erforderlich waren, um die Fahrzeugparade in Riesa auf die Beine zu stellen, kann hier nur angedeutet werden. Historische Eisenbahnfahrzeuge mußten instand gesetzt, geputzt und schließlich aus allen Teilen unseres Landes überführt werden. Während die SAXONIA „nur" aus Leipzig kam, hatte die 58 3047 vor dem Rollwagen und der 86 049 einen längeren Weg zu absolvieren – hier am 7. April 1989 im Hauptbahnhof Karl-Marx-Stadt. Auch sie war in Riesa vertreten: die Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg mit ausgewählten Fahrzeugen, allerdings auf regelspurigen Transportwagen, gezogen von der 89 6009.
Daß zu einer solchen Fahrzeugparade nicht nur Dampflokomotiven gehören, versteht sich von selbst. Triebwagen und Elloks haben zwischen Leipzig und Dresden ebenfalls Eisenbahngeschichte mitgeschrieben.
Fotos: Albrecht, Oschatz (2); Th. Böttger, Karl-Marx-Stadt (2); V. Emersleben, Berlin (2)





ERSTE
DEUTSCHE
FERN
EISENBAHN



LEIPZIG
DRESDEN
1839
1989





Die LDE-Fahrzeugparade in Riesa – gesehen von unzähligen Menschen – wird unvergeßlich bleiben. Für jedermann wurde dieses Spektakel zu einer Augenweide. Historisch sinnvoll geordnet, präsentierten 31 Bilder ein Stück Eisenbahngeschichte und moderne Technik zugleich. Ob die Lokomotive 65 1049 mit einem Wendezug, die E 44 046 mit zwei- und dreiachsigen Rekowagen, die 120 343 mit dem Kühlzug oder die 230 001 vor den modernen Großraumwagen aus Bautzen: Diese Zuggarnituren veranschaulichten markante Entwicklungsetappen des Schienenverkehrs in der 40jährigen DDR. An dunkle Wolken der deutschen Geschichte erinnerten dagegen die 52 6666 mit dem ab 1944 eingesetzten Behelfs-Reisezugwagen. Aber nicht nur auf und um den Tribünen spielte sich viel ab. Im Bahnhof Riesa wurde alte und neue Technik vorgeführt. Dampflokmitfahrten gehörten dazu. An der Strecke standen ebenfalls Tausende Menschen, teilweise im Spalier. Hier und da konnte dann auch ein außergewöhnliches Motiv auf dem Film festgehalten werden, etwa die SAXONIA und die 01 137.

Fotos: Albrecht, Oschatz (4); Th. Böttger, Karl-Marx-Stadt (1); V. Emersleben, Berlin (6)





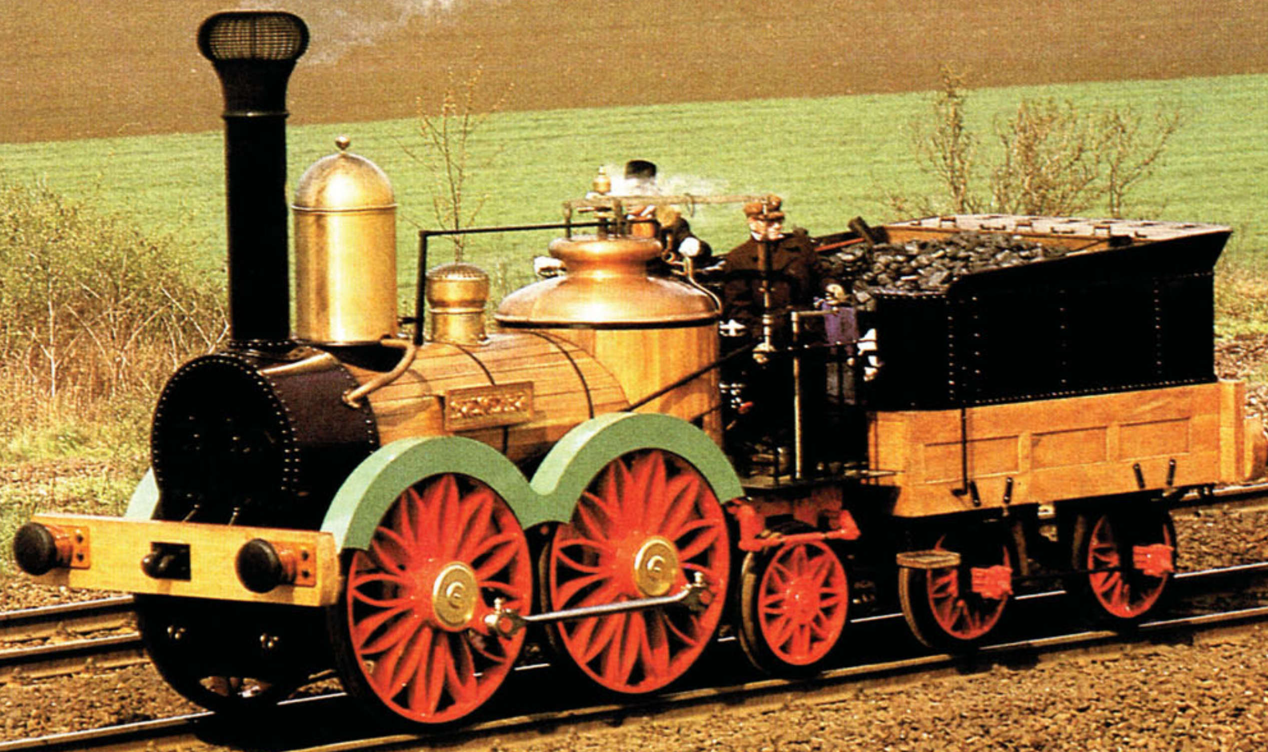


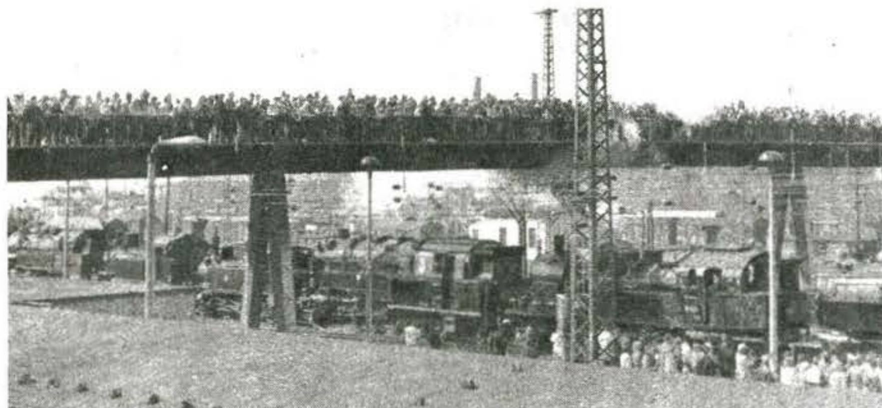


01 137


modell eisenbahner poster

Lokomotive SAXONIA
DR-Nr. 89 9999-7
Riesa, April 1989
Foto: H.-J. Kirsche







Glücklich waren alle Eisenbahnfreunde, die – wie hier in Riesa – einen günstigen Fotostandpunkt ergatterten.
Auch für die Kleinen wurde Riesa zu einem besonderen Erlebnis. Wann kann man sich schon einmal auf dem Führerstand einer Dampflokomotive umsehen?

Fotos: R. Scheffler, Oschatz (1); Albrecht (2 bis 4 und 6); Th. Böttger, Karl-Marx-Stadt (5)

Fahrzeugparade in Riesa 1989

Bild 1: Erste deutsche Dampflokomotive SAXONIA
Lokomotivlänge: 8,8 m

Lokomotiven und Wagen aus der Länderbahnzeit

Bild 2: 89 6009 und 55 669 mit vier Transportwagen, beladen mit dem Schmalspur-Traditionszug Radebeul Ost
Zuglänge: 100 m
Bild 3: 89 1004 und 98 001 mit Wagen der Gattungen sä. C 3, sä. D
Zuglänge: 60 m
Bild 4: 74 1230 mit zwei Einheitsabteilwagen, ein C 3 pr
Zuglänge: 55 m:
Bild 5: Sächsischer Dampflokomotiv-Zug, bestehend aus 38 205, 19 017, 58 261 und 94 2105
Zuglänge: 80 m
Bild 6: 38 1182 (pr. P 8) und 17 1055 (pr. S 10[1]) mit pr. Oberlicht-CCü, und ABCC-Wagen
Zuglänge: 85 m
Bild 7: Preußischer Dampflokomotiv-Zug, bestehend aus den Tenderlokomotiven 94 1292, 93 230, 92 503 und 91 134 (erste Zugeinheit als Bild 7a); 95 027, 78 009 und 95 6676 (MAMMUT) (zweite Zugeinheit als Bild 7b)
Zuglänge: 91 m für beide Zugeinheiten
Bild 8: E 77 10 und 57 3297 mit Güterwagen der Gattungen Omk (u), Nz, Km, Rm sowie einem Pwg
Zuglänge: 100 m

Lokomotiven und Wagen aus der DRG-Zeit

Bild 9: 03 001 und 01 005 mit Traditions-Eilzug Zwickau und Speisewagen sowie Bahnpostwagen
Zuglänge: 255 m
Bild 10: Lokomotivzug von Einheits-Schlepptender-Lokomotiven, bestehend aus 01 137, 41 231, 44 1106, 43 001 und 50 849
Zuglänge: 116 m
Bild 11: 86 001 mit Traditionszug Velten und Bahnpostwagen
Zuglänge: 165 m
Bild 12: Lokomotivzug von Einheits-Tender-Lokomotiven 62 015, 24 004, 64 007 (erste Zugeinheit als Bild 12a);
86 049, 80 023 (zweite Zugeinheit als Bild 12b)
Zuglänge: 75 m für beide Zugeinheiten
Bild 13: 44 1093 mit 00t Einheitswagen für Kohle, Bauart Laubenheimer und 00t Zwickau
Zuglänge: 35 m
Bild 14: E 94 056 und E 95 02 mit vier 00t-Kohle-Großraumpendel-Wagen
Zuglänge: 100 m
Bild 15: 52 6666 mit einem MC 14 (Behelfs-Reisezugwagen ab 1944)
Zuglänge: 45 m

Lokomotiven und Wagen der DR (ab 1949, DDR)

Bild 16: 44 1378 und Kohlenstaub-Dampflokomotive 52 4900 mit Güterzug (fünf Wagen)
Zuglänge: 120 m
Bild 17: E 44 046 mit vier Bag/Baag (zwei- und dreiachsige Rekowagen)
Zuglänge: 80 m
Bild 18: E 04 01 und E 18 31 mit Gex- und Bahnpostwagen (DR, DP)
Zuglänge: 110 m
Bild 19: 23 1113 mit vier Reisezugwagen, Bauart E 5
Zuglänge: 120 m
Bild 20: E 11 001 mit drei Bghw-Wagen, ein Reko-Buffet-Wagen (DR)
Zuglänge: 105 m
Bild 21: Reko-Dampflok-Zug, bestehend aus den rekonstruierten Lokomotiven: 18 201, 01 531, 03 1010, 41 185, 50 3545, 52 8200 und 58 3047
Zuglänge: Alle Lokomotiven Puffer an Puffer stehend 186 m
Bild 22: Triebwagen mit Verbrennungsmotor VT 185 524 mit VT 186 257 (erste Zugeinheit als Bild 22a);
V 36 027 mit SVT Bauart Hamburg (zweite Zugeinheit als Bild 22b);
VT 172 108 und VS 172 708 (dritte Zugeinheit als Bild 22c)
Länge aller Einheiten: 120 m
Bild 23: V 180 005 mit Doppelstockgliederzug, fünfteilig (DGB)
Zuglänge: 115 m
Bild 24: 120 343 mit Kühlmaschinenzug
Zuglänge: 140 m
Bild 25: 132 355 mit Wagen der Gattungen Bmh, Bm, BDms, ABm (Neubau Halberstadt)
Zuglänge: 130 m
Bild 26: 119 158 mit vier modernen Kesselwagen
Zuglänge: 80 m
Bild 27: Wendezüge für den Nahverkehr, dargestellt durch die beiden Zugeinheiten:
– Altbau-DB-Einheit, geschoben von Lok 65 1049
– zwei neue Doppelstock-Einzelwagen, geschoben von Ellok 243 100
Zuglängen beider Wendezug-Einheiten: 170 m
Bild 28: Eisenbahn-Dienstfahrzeuge für den elektrischen Fahrdraht, dargestellt durch:
– Fahrleitungsmontagewagen mit Diesellokomotive 106 861, Lokomotive mit Stromabnehmer
– MZ – A
– vierachsiger Neubau-ORT 188 301
Zuglänge: 60 m für alle drei Einheiten, Puffer an Puffer
Bild 29: 250 020 mit vier Container-Wagen (beladen)
Zuglänge: 100 m
Bild 30: 230 001 Gemeinschaftsentwicklung: ČSSR/DDR mit vier modernen Komfort-Reisezugwagen aus Bautzen
Zuglänge: 120 m
Bild 31: 243 883 mit vier Städteexpreßzugwagen
Zuglänge: 120 m



Liebe Freunde!
Über Ferien spricht man nicht. Man hat sie und mehr Zeit für das Hobby als sonst. Eine Bastelanleitung ist da gerade das Richtige. Wolfgang Bahnert hat für Euch eine vorbereitet. Mit einfachen Mitteln läßt sich unsere Modellbahnanlage wieder um ein nicht handelsübliches Kleinod ergänzen. Übrigens wurde das Modell in Form eines Ausschneidebogens von der Jugendkommission beim Präsidium des DMV bereits anläßlich des VIII. Pioniertreffens in Karl-Marx-Stadt herausgegeben.
Angeregt durch unsere Knobelfrage aus dem vergangenen Jahr möchte unser Junior-Leser Harald Jahr (12 Jahre) aus Elsterberg, 6603, mehr über die Güterwagenanschriften erfahren. Mit dem Lexikon-Stichwort „OPW-Wagen" soll dieser Wunsch erfüllt werden.
Bereits angekündigt hatte ich Euch eine neue Rubrik. Dazu schrieb unter anderem Martin Schikora (10 Jahre) aus Demmin, 2030: „Die Junior-Seite finde ich sehr gut, und ich freue mich schon auf die neue Rubrik ‚In alten Jahrgängen geblättert'". Ich will diese Serie mit einer Erzählung von Rudolf Seidel aus dem modelleisenbahner 2/1959 eröffnen, die unter der Überschrift „Zur Geschichte des Flügelrades" erschien. Sie wurde leicht gekürzt. Und damit sind wir beim 12. Juni 1989, dem Tag des Eisenbahners. Da es im Juni keine Junior-Seite gibt, gratulieren wir den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern auf diesem Wege nachträglich. Wir möchten uns einfach bei den vielen Eisenbahnern bedanken, die stets dafür sorgen, daß wir im Schüler- und Ferienreiseverkehr sicher an unser Ziel kommen.
Bleibt mir noch übrig, Euch erlebnisreiche Ferien zu wünschen. Wenn Ihr beim Ferienspaß oder beim Lesen Eurer Ferienlieblingslektüre eine neue Idee oder einen Wunsch habt, dann schreibt mir doch wieder einmal.
Denkt aber bitte daran, daß ich die Wünsche nach Bauanleitungen für Lokomotiven nicht direkt erfüllen kann. Denn die Junior-Seite soll weiterhin das bleiben, was sie ist: ein möglichst vielfältiges Mosaik! Deshalb werden solche Vorhaben in der langfristigen Gestaltungskonzeption berücksichtigt und so aufbereitet, daß diese Beiträge für alle Altersgruppen gleichermaßen von Interesse sind. Dazu gehört auch der Wunsch nach einer Baureihe 106 in der Nenngröße TT.
Euer

Willy

Zur Geschichte des Flügelrades

Eines der bekanntesten Symbole im Verkehrswesen ist das geflügelte Rad. Seit mehr als 100 Jahren arbeiten Eisenbahner unter diesem Zeichen.
Im Laufe der Jahrzehnte hat man das Flügelrad unterschiedlich dargestellt, ohne dabei seine Grundform zu verändern. Über die Entstehungsgeschichte dieses populären Zeichens ist allerdings wenig bekannt.
In den wenigen bisher darüber erschienenen Abhandlungen wird immer erwähnt, daß das Flügelrad von den Merkurflügeln herrührt. Diese Annahme hat einiges für sich. Warum? Merkur ist der lateinische Name für den griechischen Gott Hermes, der im antiken Rom Eingang fand und als Schutzgott der Kaufleute und Händler verehrt wurde. Darüber hinaus war er noch der Gott der Wege, der Straßen, des Nachrichten- und Zeitungswesens. Als solcher wurde er immer dargestellt mit seinen Attributen, die seine Mission und auch seine Schnelligkeit ausdrücken sollten, nach dem schlangenumwundenen Stab und den geflügelten Sandalen. Die Darstellungen sind nicht alle einheitlich. Man findet auch solche, bei denen die Flügel mit dem Stab angebracht sind. Aber gerade sie sind es, die die Verbindung zu unserem Flügelrad herstellen. Sie sollen die Schnelligkeit des großen Verkehrsmittels der Neuzeit ausdrücken.
Mit der weiteren Entwicklung des modernen Verkehrswesens trat die Merkur-Gestalt als Symbol zurück oder verschwand ganz. Was aber blieb, war ein Teil seiner äußeren Kennzeichen, insbesondere die Flügel. Sie finden wir in Verbindung mit dem Rade auf der ersten deutschen Darstellung zur Eröffnung der Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth im Jahre 1835. König Ludwig I. von Bayern ließ Silbertaler der damaligen Währung im Werte von zehn Mark prägen. Auf der Vorderseite ist sein Kopf und auf der Rückseite sind eine weibliche Figur mit Merkurstab und das geflügelte Rad abgebildet sowie nachstehende Umschrift: „Erste Eisenbahn in Deutschland mit Dampfwagen von Nürnberg nach Fürth – erbaut 1835". Es ist wohl die älteste bekannte bildliche Darstellung des einfachen Flügelrades im Zusammenhang mit der Eisenbahn. Diese Münze ist heute Eigentum des Eisenbahnmuseums in Wien. Von den in der Folgezeit eröffneten Bahnen wurde das Flügelrad nicht sofort übernommen.



Das Flügelrad erschien erst wieder auf einer Gedenkmünze, die anläßlich der Verkehrsübergabe der Sächsisch-Bayrischen-Eisenbahn am 19. September 1842 herausgegeben wurde. Von 1846 an zierte das Flügelrad die Umschlagsecken der Rockschöße und die Dienstmützen aller Eisenbahnbeamten in Bayern. 1849 finden wir es als Eckschmuck auf Umschlägen von Druckschriften der Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie. Als dann auch im preußischen Verordnungsblatt vom 30. November 1853 verkündet wurde, alle Eisenbahner haben ab sofort das Flügelrad zu tragen, war der Durchbruch zum offiziellen Wahrzeichen vollendet. Danach scheinen sich alle anderen Bahnen den bayrischen und preußischen Vorbildern angeschlossen zu haben.
Noch vor 1860 machten eine Reihe von ausländischen Bahnverwaltungen das Flügelrad zu ihrem Wahrzeichen. Aber diese Tatsachen geben nur Auskunft über die Existenz des Zeichens und damit keine Begründungen für dessen Wahl. Deshalb gibt es zu der Hypothese, daß das Flügelrad von den antiken Göttervorstellungen übernommen wurde, derzeit keine Alternative.
Bei der Deutschen Reichsbahn ist das Flügelrad als ein Wahrzeichen einer ruhmreichen Eisenbahntradition bis heute erhalten geblieben.
R. Seidel
(gekürzter Nachdruck aus „me" 2/59)

Eisenbahn-Lexikon

Stichwort „OPW"
Diese drei Buchstaben stehen für die drei russischen Worte **ob**schii **p**ark **w**agonow und bedeuten: Gemeinsamer Güterwagenpark der sozialistischen Bahnverwaltungen Bulgariens (BDŽ), Ungarns (MÁV), der DDR (DR), Polens (PKP), Rumäniens (CFR), der UdSSR (SŽD) und der ČSSR (ČSD). Wir finden sie neben den genannten Bahnverwaltungen häufig an zwei- und vierachsigen offenen Güterwagen (Wagengattungszeichen E) und gedeckten Wagen (Wagengattungszeichen G).
Das Abkommen über die Bildung und Nutzung des Gemeinsamen Güterwagenparks vom 21. Dezember 1963 wurde am 1. Juli 1964 in Kraft gesetzt. Durch dieses Abkommen wurde es möglich, die OPW-Wagen bei den Mitgliedsbahnen freizügig einzusetzen, um damit einerseits die umfangreichen Transportaufgaben der befreundeten und wirtschaftlich sehr eng miteinander verknüpften RGW-Länder effektiver zu gestalten und andererseits die Leerwagenbewegungen infolge der unterschiedlichen Güterströme zu reduzieren.
Um das alles besser verstehen zu können, muß man wissen, daß die Bahnverwaltungen für die Benutzung von Wagen anderer Verwaltungen, den sogenannten Fremdwagen, Wagenmiete bezahlen müssen. Diese Miettage werden durch die exakte Erfassung der Güterwagen an den Grenzbahnhöfen genau ermittelt. Je länger ein Wagen auf dem Netz einer fremden Verwaltung eingesetzt ist, je größer wird die dafür zu zahlende Miete. Dabei nimmt der Mietsatz nicht linear, sondern progressiv zu. Dadurch sind die Bahnverwaltungen im allgemeinen bemüht, den beladenen Wagen schnell zum Bestimmungsbahnhof zu transportieren und den leeren Wagen ebenfalls so schnell wie möglich wieder an die Heimatbahn zurückzugeben, wenn nicht eine Wiederbeladung auf dem gleichen Bahnhof oder dem Weg zur Heimatbahn möglich ist. Eine Wiederbeladung auf einem anderen Bahn-

Schrankenpostengebäude 44

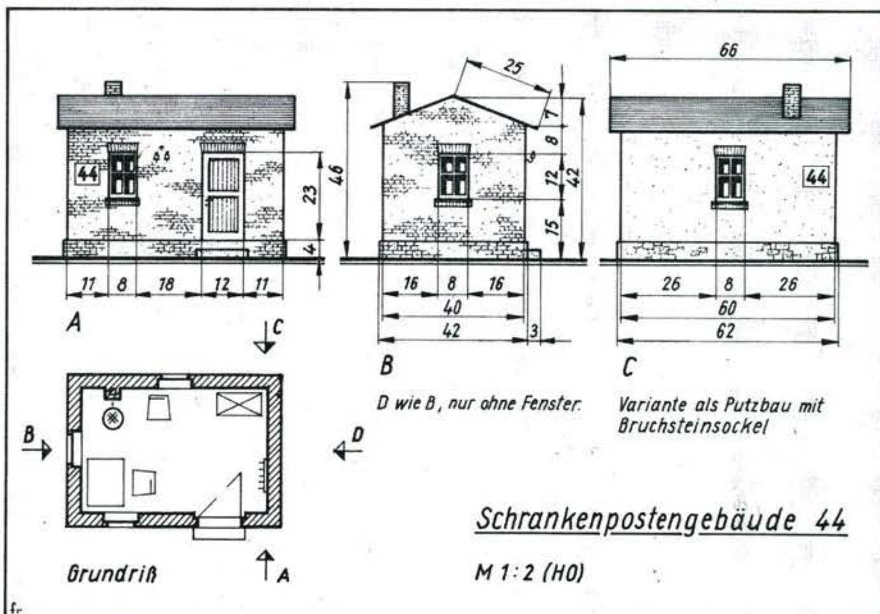
Hallo, Freunde! Wir wollen wieder ein Gebäude bauen! Keine Angst, das schafft jeder, der mit einem gespitzten Bleistift, Stahllineal und einem scharfen Messer umgehen kann. Das Vorbild für unser Schrankenwärterhaus ist der Posten 44 an der Saalbahn (Kursbuchstrecke 560) und befindet sich wenige Kilometer hinter Kahla in Richtung Orlamünde. Das aus roten Ziegelsteinen bestehende Gebäude erhielt ein Holzdach und ist mit Dachpappe gedeckt. Im Winter wird das Häuschen mit einem Kohleofen beheizt. Als Baumaterial benötigen wir die Rückenpappe eines Schreibblocks, Karton von einem Aktendeckel, Zeichenkarton und 0,5 mm bis 1 mm dickes Plexiglas oder Piacryl für die Fensterscheiben, einen Bogen Mauersteinpapier (Prägepappe) sowie schnelltrocknenden Kleber (Duosan).

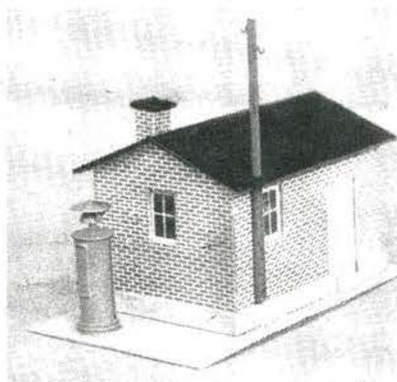
Nun wollen wir einmal versuchen, die Einzelteile aus der Übersichtszeichnung herauszulesen.

Wir zeichnen die Stirnwände auf die Pappe und schneiden die Vorlage mit dem Messer aus. Danach werden die beiden Teile mit dem Mauersteinpapier beklebt. Jetzt sind die Vorder- und die Rückseite aufzuzeichnen, jedoch um die doppelte Dicke des Kartons zu verkürzen, auszuschneiden und mit dem Mauersteinpapier in voller Länge zu bekleben. Nach dem Trocknen des Klebers (etwa zwei Stunden Trocknungszeit) zeichnen wir die Tür und die Fensternischen auf diese Bauteile auf und stechen sie mit dem Messer aus. Die eigentliche Tür stellen wir aus dem Karton eines Aktendeckels her, streichen sie mit Plakatfarbe an und kleben die Tür dann an die vorgesehene Stelle der Vorderwand.

Jetzt werden die Außenwände stumpf zusammengeleimt und auf eine ebene Unterlage (z. B. Glasscheibe) gestellt. Während der Trocknungszeit nehmen wir die Innenmaße aus der Zeichnung ab und übertragen diese für den Zwischenboden und die Grundplatte auf den Karton. Die Grundplatte wird jedoch nur als Rahmen ausgeschnitten, um noch die Fensterscheiben einkleben zu können. Die beiden Böden sind stumpf gegen die Innenkanten der Vorder- und Rückwand zu kleben. Als nächster Arbeitsgang folgt das Aufzeichnen des Dachs. Nun wird die Dachplatte ausgeschnitten, der First geritzt und gefalzt und alles auf das Gebäude geklebt. Um das vorbildgetreue Aussehen des Dachs zu erhöhen, schneiden wir 12 mm breite Streifen aus Toilettenpapier und kleben diese auf das Dach. Diese „Dachpappe" wird später mit Plakatfarbe schwarz „geteert".

Die Fenster entstehen aus 0,5 mm breiten Streifen Zeichenkarton als Rahmen und Sprossen. Letztere werden auf das Plexiglas geklebt und zusammen hinter den ausgestochenen Fensteröffnungen befestigt. Um die Fenster herzustellen, kann man die Rahmen und Sprossen auch mit einer Reißnadel aufritzen und mit weißer Alkydharzfarbe (Vorstreichfarbe) bestreichen. Wischen wir die Fensterscheiben mit einem Leinenläppchen wieder ab, dann bleibt die Farbe in den geritzten Stellen erhalten. Den Schornstein zeichnen wir mit den vier Seiten auf Karton, schneiden das Bauteil aus und bekleben es mit Mauersteinpapier. Nach dem Trocknen sind die Kanten vorzuritzen und zu falzen.





Ein Modell, das nach der Bauanleitung des Modellbahnfreundes Bahnert angefertigt wurde. Das abgebildete Läutewerk ist nicht Bestandteil der Bauanleitung. Es wird von der Arbeitsgemeinschaft 4/1 Erfurt des DMV an DMV-Mitglieder abgegeben.
Foto und Zeichnung: W. Bahnert, Leipzig

Danach kann der Schornstein zusammengeklebt und auf dem Dach befestigt werden.

Aus dem Vorlagebogen für Abreibebuchstaben und -zahlen mit einer Schrifthöhe von 4 mm rubbeln wir eine 44 auf den Zeichenkarton, schneiden das quadratische Schild aus und kleben es auf das Mauerwerk. Den Sockel fertigen wir aus schmalen Streifen Pappe, die mit Duosan aufgeklebt werden und nach dem Trocknen mit Plakatfarbe in möglichst verschiedenen Grautönen behandelt werden. Aus einer 2 mm × 3 mm großen Flugmodelleiste entsteht die Stufe, welche unter die Tür geklebt wird und ebenfalls einen grauen Anstrich erhält.

Wer sein Modell für die Heimanlage noch etwas verbessern will, sollte Dachrinnen und Fallrohre anbringen, die wir eventuell den Restbeständen handelsüblicher Baukästen oder aus Einzelteilpackungen entnehmen. Auch eignen sich dafür Holzleisten (2 mm × 2 mm), die natürlich ebenfalls farblich zu behandeln sind.

Frisch ans Werk und gutes Gelingen wünscht Euch
Wolfgang Bahnert

---

hof kostet stets Zeit und damit zusätzliche Wagenmiete.

Man kann sich vorstellen, daß es sehr schwierig ist, eine solche Rechnung für jeden Fremdwagen anzustellen. Gerade darin liegt die große Bedeutung des Gemeinsamen Güterwagenparks. Hier sind solche Berechnungen nicht im Einzelfall erforderlich. OPW-Wagen werden bei den Mitgliedsbahnen unabhängig von der Eigentumsbahn wie eigene Güterwagen behandelt und können somit freizügig eingesetzt werden. Eine Bezahlung von Wagenmiete ist nur dann notwendig, wenn eine Bahnverwaltung in ihrem Verantwortungsbereich über eine längere Zeit mehr OPW-Wagen einsetzt, besser gesagt ausnutzt, als sie selbst in den OPW eingebracht hat. Um nicht auf Kosten anderer zu leben, müssen dann OPW-Wagen, manchmal auch in leeren OPW-Wagenzügen, an die Nachbarbahnen übergeben werden.

Durch die aus den langfristigen Handelsvereinbarungen resultierenden Güterströme lassen sich solche Leerwagenströme planen und somit im Fahrplan von vornherein berücksichtigen.

Der Vollständigkeit halber muß erwähnt werden, daß auch die Bahnverwaltungen in kapitalistischen Ländern die Vorteile eines solchen gemeinsamen Parks nutzen. Wir erkennen das beispielsweise an den Symbolen EUROP oder auch INTERFRIGO.

Bei letzterem handelt es sich um eine internationale Interessengemeinschaft zum effektiven Einsatz von Kühlwagen, der ebenfalls die DR angehört. Auch im Containerverkehr gibt es analog zum OPW-Abkommen ein Abkommen zur gemeinsamen Nutzung von Containern (SPC-Abkommen). Allerdings sucht man die Aufschrift „SPC" vergeblich an Containern. Im Rahmen dieses Abkommens sind bestimmte Container-Nummernreihen diesem Verkehrsabkommen zugeordnet worden, oder es werden die Container im Rahmen bestimmter Frachtverträge in dieses Abkommen einbezogen.

mh

Speisewagen WR6ü-07

Zum Umbau des PREFO-Speisewagens der MITROPA Nr. 772

Der von PREFO in Gravur und Gehäusegestaltung gut gelungene Speisewagen entspricht in einigen Details, vor allem in bezug auf die Drehgestelle, nicht dem Vorbild. Mit Hilfe von Zurüstteilen ist es möglich, ihn entsprechend umzubauen.

Vom Vorbild

Der Speisewagen wurde 1908 von der Firma v. d. Zypern & Charlier, Köln-Deutz, für die Deutsche Eisenbahn-Speisewagen Gesellschaft gebaut, mit der Wagennummer 60 bezeichnet und zunächst in Frankfurt (M.) beheimatet. Das sechsachsige Fahrzeug der Gattung WR6ü-07 erfaßte man dann später innerhalb der Nummernreihe der KPEV als 0772.

Die Deutsche Eisenbahn-Speisewagen Gesellschaft war die größte der privaten Speisewagen-Gesellschaften in der Länderbahnzeit. Ihr Wagenpark umfaßte 65 vierachsige und 51 sechsachsige Speisewagen. Von der Gattung WR6ü-07 wurden aus Köln insgesamt 29 Wagen geliefert. Sie erhielten dreiachsige preußische Regeldrehgestelle. Der Drehgestellachsstand lag bei 3600 mm. Er blieb bis zum dreiachsigen Drehgestell für die vierteiligen Doppelstockzüge der Deutschen Reichsbahn unverändert. Das ist für die Modelleisenbahner sehr vorteilhaft, ergeben sich daraus doch interessante Möglichkeiten für einen Umbau.

Nachdem man die genannte Speisewagen-Gesellschaft 1916 aufgelöst hatte, wurde unter anderem der Wagen 0772 von der MITROPA übernommen. Hier bekam das Fahrzeug seine letzte Wagennummer, die 772. Noch in den letzten Tagen des zweiten Weltkriegs wurde das inzwischen 37 Jahre alte Fahrzeug Opfer eines schweren Bombenangriffs. 1946 mußte der völlig zerstörte und ausgebrannte Wagen ausgemustert werden. Andere WR6 ähnlicher Bauart waren bei der MITROPA bis in die 60er Jahre im Einsatz (siehe „me" 5/89, Seite 3).

Wolfgang Theurich, Görlitz

Das Modell

Die folgende Anleitung enthält lediglich kurzgefaßte Angaben zum Umbau. Dabei blieben technologische Arbeitshinweise unberücksichtigt.

Erforderliches Material

Neben dem üblichen Bastlermaterial, wie Draht (Durchmesser 0,3 mm) für Griffstangen, Plastabfälle usw., werden benötigt:

- ein PREFO-Wagen (WR4),
- fünf Sätze PREFO-Fenster der Wagenbauart Langenschwalbach,
- vier PREFO-Schwanenhals-Drehgestelle oder vier PREFO-Regeldrehgestelle (pr),
- zwei PREFO-Mitteldrehgestelle vom Doppelstockzug,
- zwei PREFO-Kurz-Kupplungsdeichseln (Bi33),
- zwei PREFO-Faltenbälge,
- vier PIKO-Schlußscheibenhalter (Windbergwagen) und
- ein Balken-Spritzling (Kleinserie der DMV-AG 3/42).

Arbeitsschritte

- Zerlegen des PREFO WR4 in Einzelteile
- Fenster

· Die im Wagenkasten fest eingespritzten Oberlichter aller Fenster werden bis zur Oberkante Fensterrahmen ausgefeilt.

· Die Fenster vom Langenschwalbacher sind einzeln einzupassen und von innen an die Seitenwand zu kleben.

- Dach

· Am Wagenende ohne Küche werden der Wasserbehälterdeckel und die beiden Griffstangen abgefeilt, so daß dieses Dachende völlig glatt wird.

· Am anderen Dachende feilen wir die angespritzten Griffstangen ab und ersetzen sie durch Griffstangen aus Draht.

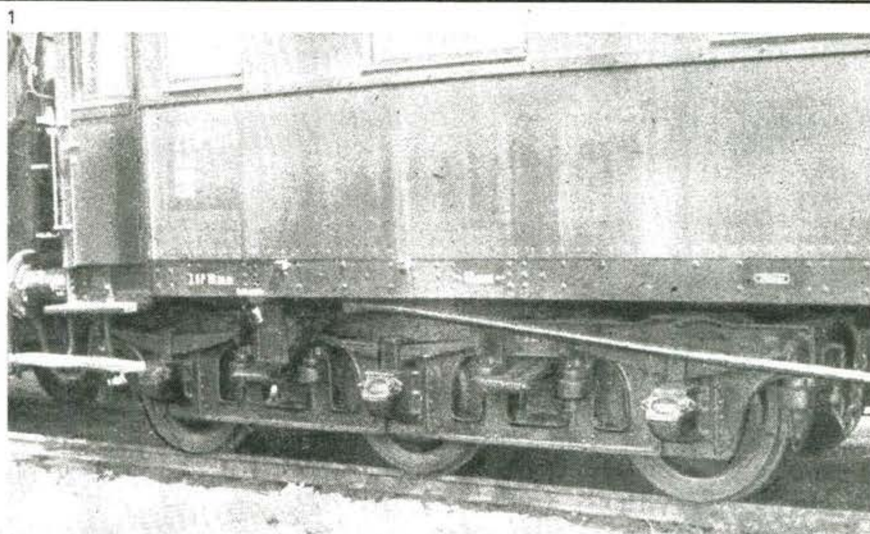
· An beiden Dachenden sind die bügelförmigen Aufstiegsgriffstangen anzubringen.

· Über der Küche entfernen wir die am Oberlicht angespritzten Dachlüfter. An deren Stelle werden acht rechteckige Abzugshauben mit den Abmessungen 1,5 mm × 1,5 mm × 7,4 mm angebracht.

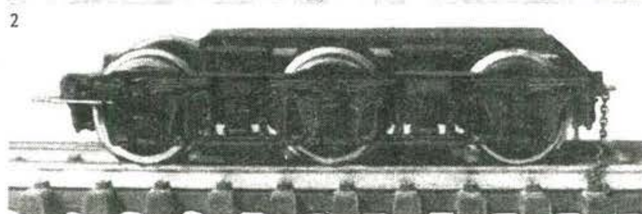
- Drehgestelle

· Vom Plastteil des dreiachsigen PREFO-Drehgestells sind Seitenblenden, ein Kopfträ-

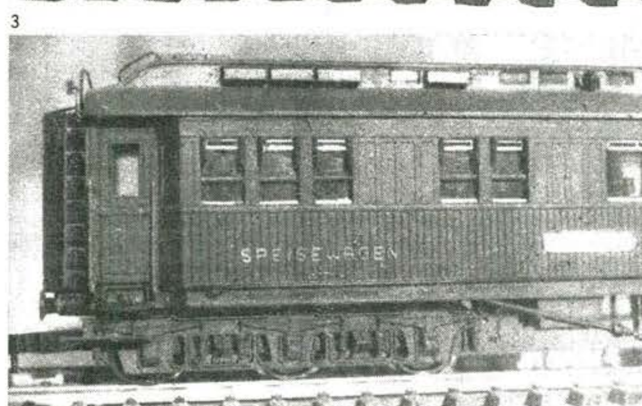
1



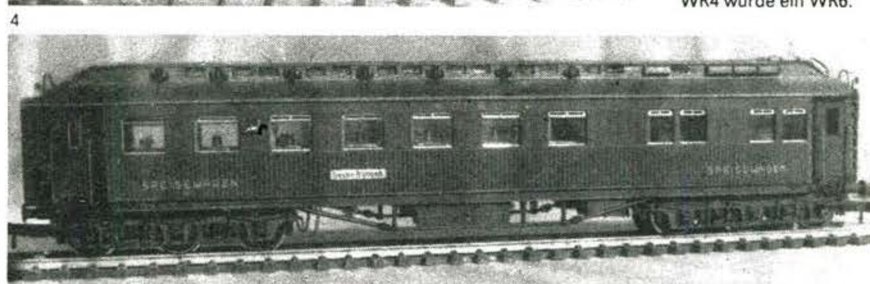
2



3



4



1 Das preußische Regeldrehgestell des seinerzeit im Bahnbetriebswagenwerk Dresden-Altstadt beheimateten A6-Wagens 220-014, aufgenommen im Juli 1959.

2 Ein nach dieser Bauanleitung hergestelltes Regeldrehgestell, mit dem bis 1911 Schlaf-, Speise- und A6- bzw. B6-Wagen ausgestattet wurden.

3 Das Modell-Regeldrehgestell unter dem PREFO-Wagen zwang nun auch zur Veränderung der Gattungsbezeichnung; aus dem WR4 wurde ein WR6.

5



6



4 Der mit den Regeldrehgestellen ausgerüstete WR6ü entspricht dem Bauzustand der Epoche II bzw. dem Anfang der Epoche III.

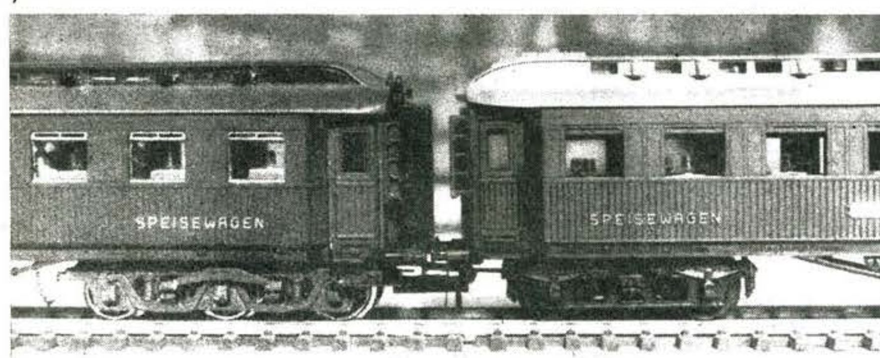
5 Reizvoll ist natürlich auch der Nachbau eines Schwanenhalsdrehgestells. Beim Vorbild wurde es ab 1911 unter Schlaf- und Speisewagen angebracht.

6 Der PREFO-Speisewagen mit einem selbstgebauten Schwanenhalsdrehgestell.

7 Gegenübergestellt präsentieren die Wagen WR4 und WR6ü – letzterer mit Schwanenhalsdrehgestellen – eine verblüffende Wirkung. Daß dazu auch die Kurzkupplung beiträgt, ist leicht erkennbar.

Fotos: K. Brust, Dresden (1), O. Herfen, Dresden (2 bis 7)

7



ger und die Verbindung vom Querträger zum Kopfträger abzutrennen.
· Das Mittelteil aus Plast verkleben wir mit dem Blechteil.
· Nun kann aus je zwei Seitenteilen des Regel- oder Schwanenhalsdrehgestells ein neues dreiachsiges Drehgestellseitenteil entstehen. Auf der Grundlage eines handgefertigten Musterseitenteils können dann nach dem Einformen in Silikonkautschuk weitere Seitenteile abgegossen werden, die an die Metallbrücke zu kleben sind.
· Die Bohrung für den Drehzapfen bringen wir um 9 mm vor Drehgestellmitte zwischen der ersten und zweiten Achse des Drehgestelles (offenes Drehgestellende) an.
· Die M2-Bohrung für die Drehzapfen ist im Wagenboden, 8 mm gegenüber ursprünglichem Drehzapfen zum Wagenende hin, vorzusehen. Durch das Verschieben des Drehpunktes wird die freie Beweglichkeit des Drehgestelles bei Kurvenfahrten gesichert. Als Auflage bleiben die am Wagenboden vorhandenen Teile unverändert.
· Anschließend sind die Langträger unter den Einstiegtüren von innen auf 1 mm Dicke zu feilen (Raum für ersten Radsatz).
– Kurz-Kupplung
· Von der PREFO-Kurz-Kupplungs-Deichsel muß der Aufnahmeschacht nach NEM 362 einschließlich Bock von der Deichsel mit scharfer Klinge flach abgetrennt werden.

Wer hilft?
Das Herstellen von vorbildgetreuen Seitenblenden für die beschriebenen dreiachsigen Drehgestelle im Abgußverfahren ist für einzelne Modelleisenbahner als einmalige Aktion überaus aufwendig. Welche Arbeitsgemeinschaft des DMV erklärt sich bereit, derartige Teile als Kleinserie herzustellen? Eine Unterstützung der Technischen Kommission beim Präsidium des DMV wird zugesagt. Interessenten melden sich bitte bei der Redaktion. *me*

· Die Deichsel kürzen wir auf 15,5 mm Länge. Im Abstand von 12,5 mm von der Hinterkante ist ein Loch zu bohren (Durchmesser: 1,4 mm).
· In den Bock des Aufnahmeschachtes ist 3 mm hinter der Vorderkante ebenfalls ein Loch gleicher Größe vorzusehen.
· Den Führungszapfen aus Cu-Draht (1,4 mm × 10 mm) mit Aufnahmeschacht-Bock und Deichsel stecken wir zusammen und verkleben die Plastteile mit Plastkleber. (Das ist aber erst nach Anreißen des Führungsschlitzes im Wagenboden möglich!)
· Am Wagenboden, zwischen Pufferbohle und 22,5 mm hinter der Außenkante (Pufferbohle), sind alle Gravuren abzuschaben. Danach muß die Fläche geglättet werden.
· Auf der Querlinie 22,5 mm hinter Außenkante Pufferbohle kleben wir den 2 mm hohen Anschlag für die Kupplungsdeichsel an.
· Nun wird die seitliche Deichselführung mit lichter Weite 20,5 mm – sie ist je 10 mm lang und 2 mm hoch – in Längsrichtung befestigt.
· Jetzt kann der Schlitz für den Führungszapfen mit Hilfe der gebohrten Deichsel angerissen und ausgesägt werden. Die fertige Deichsel muß sich leicht bewegen lassen.
· Oberhalb vom Wagenboden wird am Führungszapfen eine weiche Rückholfeder angebracht, die vor dem Drehzapfen des Drehgestells auf dem Wagenboden zu befestigen ist (Inneneinrichtung aussparen).
· Der Anschlag und die seitlichen Führungsleisten sind mit einer dünnen Plastplatte so abzudecken, daß die Kupplungsdeichsel nicht herausfällt.
– Wagenkasten
· Stirnseitig werden Faltenbälge angeklebt, die bis zur Ebene der Pufferteller vorstehen sollten.
· Anschließend bringen wir Einstieggriffstangen aus Draht an.
· Zum Schluß sind noch Schlußscheibenhalter an den äußeren Ecken zu befestigen.
Damit ist der WR6ü-07 ein Fahrzeug, das durchaus dem hohen Standard heutiger Modelle entspricht.
Olaf Herfen, Dresden

Quellenangaben
(1) Konrad, E.: Die Reisezugwagen der deutschen Länderbahnen, Band 1, Preußen. Franck'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart 1982
(2) Theurich, W.: Reisezugwagen-Archiv 2, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986
(3) Eisenbahn-modellbahn-magazin 10/87, Alba Publikation Düsseldorf
(4) Theurich, W.; Hensel, W.: Geschichte eines Speisewagens; „modelleisenbahner", Berlin, 38(1989)5, Seite 3

Christoph Rudhard (DMV), Magdeburg

Die Modellstraßenbahn

2. Teil

Maßstäbe und Spurweiten

Bevor wir mit dem Bau einer Modellstraßenbahn beginnen, müssen einige grundlegende Entscheidungen getroffen werden. Da wäre zunächst über eine geeignete Nenngröße und Spurweite nachzudenken. In den meisten Fällen wird der Modellfreund sicherlich auf den Maßstab 1:87 zurückgreifen, denn der handelsübliche PREFO-Bausatz entspricht der Nenngröße H0. Um den Rahmen dieser Beitragsserie nicht zu sprengen, berücksichtigen wir deshalb im folgenden ausschließlich diesen Maßstab.

Er gilt natürlich nicht nur für die Fahrzeuge, sondern ebenso für die Gleisanlagen, Hochbauten und das sonstige Zubehör.

Unsere zweite Überlegung betrifft die zu wählende Spurweite. Wie bei der Eisenbahn, treffen wir auch bei Straßenbahnen sowohl Regel- als auch Schmalspurstrecken an. In der DDR verfügen allein 16 von 27 Straßenbahnbetrieben über eine Spurweite von 1 000 mm (Schmalspur), gefolgt von 11 Betrieben mit Regelspurbahnen (1 435 mm). Die abnormen Spurweiten von 1 450 bzw. 1 458 mm (Dresden und Leipzig) können wir als Modellstraßenbahner ohne Bedenken der Regelspur zuordnen. Ein Kuriosum bestand in Karl-Marx-Stadt, wo noch bis vor kurzem zwei verschiedene Spurweiten (1 435 und 925 mm) existierten. Auf einem kurzen Abschnitt war sogar ein Dreischienengleis vorhanden. Inzwischen wurde hier der reguläre Schmalspurbetrieb eingestellt. Für die Karl-Marx-Städter Schmalspurstraßenbahn sollten wir die Nenngröße $H0_m$ gelten lassen. Eine Übersicht über die Spurweiten aller in der DDR derzeit betriebenen Straßenbahnen vermittelt Tabelle 1. Interessant ist dabei, daß die Regelspur nicht unbedingt ein Privileg der großen Städte ist. So fährt die Straßenbahn der Landgemeinde (!) Woltersdorf auf Regelspurgleisen, wogegen Großstädte wie Halle oder Erfurt seit eh und je nur über schmalspurige Netze verfügen.

Wer auf seiner Anlage keinen bestimmten Straßenbahnbetrieb nachgestalten will, kann unabhängig vom Anlagenmotiv je nach Platzverhältnissen zwischen Regel- und Schmalspur wählen.

In einigen Städten des Auslands, beispielsweise in Dubrovnik (Jugoslawien) oder in Ostrava (ČSSR), gab es zeitweilig sogar Straßenbahnen mit einer Spurweite von 760 mm. Für unsere Modellstraßenbahn sollten wir gemäß den Normen Europäischer Modellbahnen (NEM) die Nenngrößen H0, $H0_m$ und $H0_e$ berücksichtigen (Tabelle 2).

Gleise und Weichen

Vom Grundsatz her kann man für die Modellstraßenbahn entsprechend der gewählten Spurweiten auf handelsübliche Gleise und Weichen zurückgreifen. Jedoch müssen wir dabei die Unterschiede zwischen Straßenbahn und Eisenbahn beim Vorbild beachten.

Bei der Straßenbahn gibt es im Gegensatz zur Eisenbahn wesentlich geringere Gleisabstände und Bogenhalbmesser. Die Straßenbahnweichen weisen außerdem kürzere Baulängen und steilere Neigungen im Winkel zwischen Stamm- und Zweiggleis auf; sie sind also konstruktiv ganz anders aufgebaut. Weitere Besonderheiten ergeben sich aus den bei Gleisanlagen im öffentli-

1



Tabelle 1 Die Straßenbahnbetriebe der DDR und ihre Spurweiten

	Schmalspur (mm)		Regelspur (mm)		
	925	1 000	1 435	1 450	1 458
Bad Schandau		×			
Berlin			×		
Brandenburg		×			
Cottbus		×			
Dessau			×		
Dresden				×	
Erfurt		×			
Frankfurt (Oder)		×			
Gera		×			
Görlitz		×			
Gotha		×			
Halberstadt		×			
Halle (Saale)		×			
Jena		×			
Karl-Marx-Stadt	×[1]		×		
Leipzig					×
Magdeburg			×		
Naumburg		×			
Nordhausen		×			
Plauen		×			
Potsdam			×		
Rostock			×[2]		
Schöneiche		×			
Schwerin			×		
Strausberg			×[3]		
Woltersdorf			×		
Zwickau		×			

[1] Regelbetrieb im Jahre 1988 eingestellt
[2] ursprüngliche Spurweite 1 440 mm
[3] Gleise und Weichen sowie Radsätze analog DR

1 Kreuzung, Verkehrsreglerposten, Gleise und Weichen ... Straßenbahnen im Herzen der Großstadt haben ihren eigenen Reiz und geben dem Modellbauer manche Anregung. Solche Motive – auf dem Foto ein Blick vom Dresdner Schillerplatz zum Blauen Wunder am 1. Mai 1979 – sind jedoch für eine Heimanlage beinahe schon eine Nummer zu groß.

2 LOWA- und Gotha-Züge waren und sind beim Vorbild – wie hier am 5. April 1985 in Pillnitz – oft im Gemeinschaftsbetrieb anzutreffen; nicht selten auch in gemischten Zügen ... Der Triebwagen 212 113 (links) war ursprünglich – wie auch das PREFO-Modell – ein Zweirichtungsfahrzeug. Erst bei einem späteren Umbau wurden die Türen auf der zweiten Längsseite ausgebaut und durch Seitenfenster ersetzt. Ein solcher Umbau läßt sich auch leicht bei unserem PREFO-Modell vollziehen.

3 Auf Meterspur fährt dieser LOWA-Triebwagen Nr. 36 der Halberstädter Straßenbahn. Das im Jahre 1956 in Dienst gestellte Fahrzeug gehört noch heute zum Leistungspark und wurde in den mehr als 30 Dienstjahren baulich nur wenig verändert. So wurden die oberen Lüftungsklappen beim ersten und vierten Seitenfenster ausgebaut und gegen große Fensterscheiben ausgetauscht. Mit Hilfe eines Laufgestells und Antriebs der BR 103 aus dem VEB Berliner TT-Bahnen sowie eines entsprechend frisierten PREFO-Gehäuses läßt sich ein vorbildgetreues Modell dieses Zweirichtungstriebwagens relativ einfach herstellen. Auf eine solche Bauanleitung kommen wir im Rahmen dieser Beitragsserie noch zurück. Das Foto entstand am 21. Mai 1978.

Fotos: Verfasser (1 und 3); A. Franke, Dresden (2)

2



3



chen Straßenraum verwendeten Rillenschienen. Strebt man nicht von vornherein einen vollständigen Selbstbau der Gleise und Weichen an, werden Kompromisse unumgänglich sein.

Eine besondere Rolle spielen hierbei auch die unterschiedlichen Radprofile bei Eisenbahn und Straßenbahn. So sind Lauffläche und Spurkränze des Straßenbahnrades wesentlich kleiner

Tabelle 2 Empfehlenswerte Nenngrößen für die Modellstraßenbahn

Spurweite Vorbild (mm)	Nenn-größe	Spurweite Modell (mm)	Gleis-material
1 435	H0	16,5	H0
1 000	$H0_m$	12,0	TT
760[1)]	$H0_e$	9,0	N

[1)] Sonderfall; für das Territorium der DDR nicht zutreffend!

als bei der Eisenbahn. Das Gleiche trifft auch für die Gleis- und Weichenkonstruktionen hinsichtlich ihrer Rillen- und Leitweite zu. Ein herkömmliches Eisenbahnfahrzeug würde also überall dort, wo die Straßenbahn ihre typischen Rillenschienen und Weichenkonstruktionen verwendet, steckenbleiben oder entgleisen.
Ein tschechisches Fachbuch, auf das wir noch zurückkommen werden, räumt gerade dieser Problematik sehr breiten Raum ein und geht der Frage nach, inwieweit handelsübliche Radsätze und Gleismaterialien unter Beachtung der NEM bei der Modellstraßenbahn angewendet werden können. Auf diese Problematik sei hier lediglich aufmerksam gemacht, um dem Modellbauer nicht den Mut zu nehmen ...
Nun soll noch eine Besonderheit erwähnt werden. In Strausberg bei Berlin fahren Straßenbahn und Eisenbahn über mehrere Kilometer auf demselben Gleis und benutzen gemeinsame Weichen. Dieser Gemeinschaftsbetrieb ist historisch gewachsen, wie auch die Betriebsbezeichnung „Strausberger Eisenbahn" deutlich macht. Um die Betriebssicherheit zu gewährleisten, fahren die Straßenbahnwagen mit Radsätzen, die denen der Eisenbahn angeglichen sind. Ein solcher Gemeinschaftsbetrieb bietet sicherlich auch auf einer Modellbahnanlage eine abwechslungsreiche Betriebsführung. Neben unserem Straßenbahnzug könnte die bewährte E 69 von PIKO dem Güterverkehr vorbehalten werden und auf den Anschlußgleisen rangieren.

Fortsetzung folgt

Rezension

„Panorama der Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden", neu herausgegeben von Gerhard Schlegel, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin und VEB Tourist Verlag, Leipzig, 1989, 32 Seiten und eine Faltkarte, 40,00 Mark

Am 7. April 1839 wurde die Eisenbahnstrecke Leipzig–Dresden in Betrieb genommen.
In Würdigung dieses historischen Ereignisses fand im April 1989 in Riesa ein großes Volks- und Bahnhofsfest statt. Hinzu kommen zahlreiche Veröffentlichungen. Ein in dieses Ensemble passender, sehr interessanter Baustein ist das nach 150 Jahren nunmehr wiederum vorliegende „Panorama" mit seiner hohen Aussagekraft. Zwar stimmen die Fluren, Wege und Wasserläufe nicht mehr mit der Wirklichkeit überein, die 150 Jahre haben vieles verändert, jedoch die Trassenführung, die großen bautechnischen Objekte sowie einige Bahnhöfe kann man auch heute noch erkennen und bewundern. Im gut geschriebenen und sehr interessant gestalteten Begleitheft zum „Panorama" verweist Gerhard Schlegel auf die Möglichkeit, die Sachzeugen der Vergangenheit mit dem Auto oder zu Fuß wieder zu entdekken. Diesem Anliegen möchte ich mich voll anschließen und interessierten Eisenbahnfreunden empfehlen, auch einmal zu Fuß auf Entdeckungsreise zu gehen. Die notwendige Anleitung erhalten Sie durch die gelungene Neuherausgabe des „Panoramas".

Walter Müller

Sollte dieser Titel bereits im Buchhandel vergriffen sein, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände bis zum 15. zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden. Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

Crottendorf 9305 – AG 3/28
Vom 5. August bis 13. August 1989 anläßlich des 100jährigen Streckenjubiläums der Strecken Schwarzenberg–Annaberg-Buchholz Süd und Schlettau–Crottendorf große Modellbahn-Ausstellung mit den Gemeinschaftsanlagen der AG 3/28 Crottendorf und 3/78 Aue; Solibasar und Souvenirverkauf im Jugendklubhaus Crottendorf (Bahnstation Crottendorf ob. Bf, Bushaltestelle Crottendorf Markt).
Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15.00 Uhr–18.30 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00 Uhr–18.00 Uhr.
Aus gleichem Anlaß Festwoche der DR mit Lokschau (einschl. SAXONIA); Lokfahrten, Tombola u. Souvenirverkauf in Annaberg-Buchholz Süd. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 10.00 Uhr–18.00 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00 Uhr–19.00 Uhr;
Markersbach: Montag bis Freitag 9.00 Uhr–17.00 Uhr, Samstag und Sonntag 13.00 Uhr–17.00 Uhr.
Am 5. August und 12. August 1989 Fahrten des Zwickauer Traditions-Eilzuges auf den Jubiläumsstrecken wie folgt:

Schwarzenberg	ab: 8.34 Uhr
Annaberg-Buchholz unt. Bf	an: 10.29 Uhr
Annaberg-Buchholz Süd	ab: 18.00 Uhr
Schwarzenberg	an: 18.50 Uhr
Annaberg-Buchholz unt. Bf	ab: 10.45 Uhr
Crottendorf	11.38/12.48 Uhr
Schwarzenberg	14.50/15.40 Uhr
Annaberg-Buchholz Süd	an: 17.09 Uhr

Schriftliche Fahrkartenbestellungen an: Bahnhof Annaberg-Buchholz Süd, Am Bahnhof 1, Annaberg-Buchholz II, 9300.

Zerbst 3400 – AG 7/49, 7/25 Magdeburg
Vom 3. August bis 6. August 1989 Modellbahn-Ausstellung anl. des Zerbster Heimatfestes im Jugendfreizeitzentrum, Schloßfreiheit. Öffnungszeiten: am 3. August und 4. August 15.00 Uhr–19.00 Uhr, am 5. August 8.00 Uhr–18.00 Uhr, am 6. August 8.00 Uhr–17.00 Uhr.

Modellbahn-Ausstellung in Bad Doberan
Vom 18. bis 20. und 25. bis 27. August 1989 findet in der EOS Bad Doberan eine einmalige Fahrzeugschau im Maßstab 1:87 statt. Gezeigt werden außerdem verschiedene Heimanlagen. Öffnungszeiten freitags von 14 bis 19 Uhr sowie samstags und sonntags von 9 bis 18 Uhr. Veranstalter ist die Interessengemeinschaft Mecklenburgische Eisenbahnen im Kulturbund der DDR.

Bezirksvorstand Dresden
Zum Ausklang des LDE-Jubiläums große Eisenbahnfahrzeug-Ausstellung der DR, des Verkehrsmuseums und des DMV vom 19. August bis 27. August 1989 auf dem Bahnhof Radebeul Ost. Öffnungszeiten: 10.00 Uhr–18.00 Uhr, Samstag und Sonntag ab 9.00 Uhr für Fotofreunde.
Von der Lok SAXONIA bis zur modernsten Ellok der DR präsentieren sich:
- 20 Dampfloks der Regel- und Schmalspur,
- moderne Triebfahrzeuge der DR,
- Eisenbahnwagen versch. Generationen,
- Baumaschinen und Schneeräumtechnik sowie
- Draisinen und Feldbahnlok.

Aus diesem Anlaß finden gleichzeitig eine Modellbahn-Ausstellung der AG 3/4 Meißen in der Turnhalle der Schiller-oberschule Radebeul, Traditionsbetrieb von Radebeul Ost nach Großenhain und Radeburg (siehe besondere Information), Mitfahrten im Führerstand von Dampflok, Sonderpost, Souvenir-, Imbiß- und Sonderverkäufe statt. An den Wochenenden zusätzlich Zubringerverkehr mit historischen Straßenbahnen von Dresden und Blasmusik. Am 19. August und 26. August außerdem Traditions-Eilzug der DR von Leipzig mit BR 02 bzw. 03[10]. Programmhefte ab 13. August 89 im Vorverkauf am Fahrkartenschalter Radebeul Ost und im Versand nach Einzahlung von 4,– M per Postanweisung an: M. Uhlmann, Tharandter Str. 103, Dresden, 8027.

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Dresden
Aus Anlaß der großen Eisenbahnfahrzeug-Ausstellung am 19., 20., 26. und 27. August 1989 **Traditionsfahrten** ab Radebeul Ost:
1. nach Großenhain mit Lok 62 015 und Traditions-Personenzug Velten sowie Besichtigung des Bahnhofs Niederau 10.06 bis 12.38 Uhr und 14.34 bis 16.54 Uhr.
Teilnehmerpreis: 10,– M, Kinder bis 10 Jahre 5,– M;
2. nach Radeburg mit Lok 99 713 bzw. 99 561 und Schmalspurtraditionszug 9.01 bis 12.20 Uhr und 12.58 bis 17.42 Uhr.
Teilnehmerpreis: 5,– M, Kinder bis 10 Jahre 3,– M;
3. zusätzlich am 23. und 24. August 1989 nach Radeburg mit Lok 99 539 und Schmalspurtraditionszug 12.58 bis 17.30 Uhr.
Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung mit Angabe von Fahrtag, Zug und Personenzahl an: DMV, AG 3/58, PF 56, Radebeul I, 8122. Restkarten für alle Züge in der Ausstellung am Klubwagen der Traditionsbahn Radebeul Ost-Radeburg.

Bezirksvorstand Berlin
Sonderfahrten jeweils am 30. September und 1. Oktober 1989 von Berlin-Lichtenberg über Angermünde–Oderberg–Wriezen nach Berlin-Lichtenberg mit Lok 38 1182 und 52 6666 sowie dem Traditions-Personenzug der DR.
Abfahrt Berlin-Lichtenberg voraussichtlich 8.00 Uhr, Ankunft vsl. 17.00 Uhr.
Teilnehmerpreis 37,90 M, Kinder 20,10 M (6–10 Jahre), DMV-Mitglieder 28,– M, jeweils einschl. Mittagessen und Programmheft. Teilnahme von Kindern nur in Begleitung der Eltern. Es sind keine weiteren Ermäßigungen möglich. Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Kaltverpflegung und Getränke im Zug gegen Bezahlung.
Bestellungen **nur mittels Postanweisung bis zum 10. September 1989** unter Angabe der gewünschten Teilnehmerkarten (Erwachsene/Kinder/DMV-Mitglieder) sowie des gewünschten Fahrtermins (ggf. angeben, ob Ausweichtermin möglich) an:
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Berlin, Wilhelm-Pieck-Straße 142, Berlin, 1054. Anmeldungen von DMV-Mitgliedern bitte als AG-Sammelbestellung.
Die Teilnehmerkarten werden bis Mitte September 1989 per Post zugeschickt. Reklamationen über nicht erhaltene Teilnehmerkarten bzw. unvollständige Zusendungen sind bis 25. September 1989 schriftlich an Besteladresse oder vor Fahrtantritt dem Fahrtleiter bekanntzugeben.
Spätere Reklamationen werden nicht anerkannt. Zugeschickte Karten werden nicht zurückgenommen.

Bezirksvorstand Erfurt
Am 9. September 1989 von Gera über Werdau nach Adorf; über Weischlitz–Greiz nach Gera zurück. Lokomotiven: 65 1049 Gera–Falkenstein und Adorf–Gera, 58 3047 Falkenstein–Adorf im Wechsel mit dem Sonderzug des BV Dresden. Wagen: Doppelstockwagen DBv, vsl. Abfahrt/Ankunft in Gera: 7.45/17.45 Uhr. Teilnehmerpreis: Erwachsene 46,50 M, Kinder (6–10 Jahre) 20,80 M, DMV-Mitglieder 41,50 M jeweils mit Imbißbeutel und Programm. Weitere Ermäßigungen sind nicht möglich, Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Teilnahme von Kindern nur in Begleitung Erwachsener möglich. Getränke und Souvenirverkauf im Zug.
Teilnehmerkarten **nur** per Postanweisung unter Angabe der gewünschten Karten (Erwachsene, Kinder, DMV-Mitglieder) bis zum 30. Juli 1989 an: DMV – AG 4/70 Jena, Wilhelm-Pieck-Str. 32, Jena-Lobeda, 6902. Anmeldung von DMV-Mitgliedern bitte als Sammelbestellungen.
Die Teilnehmerkarten werden bis zum 20. August 1989 zugeschickt. Eventuelle Reklamationen über nicht ordnungsgemäß erhaltene Karten können nur bis zum Fahrtbeginn geltend gemacht werden.
Ausländische Interessenten haben die Möglichkeit, über das Reisebüro der DDR – Generaldirektion – Alexanderplatz 5, DDR - 1020 Berlin, an dieser Fahrt teilzunehmen.

Bezirksvorstand Halle
Sonderzugfahrten zur Fahrzeug-Ausstellung „150 Jahre LDE" in Radebeul Ost am 19. und 26. August 1989. Abfahrt Leipzig Hbf etwa 8.30 Uhr über Riesa. Rückfahrt über Döbeln nach Leipzig Hbf. Ankunft etwa 19.30 Uhr. Neben dem Traditions-Eilzug werden die Lokomotiven 18 201 (am 19. August), 03 1010 (am 26. August) und 58 3047 eingesetzt. Teilnehmerpreise: Erwachsene 38,50 M, Vorzugspreis für DMV-Mitglieder bei Angabe der AG-Nr. 31,00 M, Kinder bis 10 Jahre in Begleitung Erwachsener 23,80 M.
Der Teilnehmerpreis beinhaltet die Eintrittskarte zur Fahrzeug-Ausstellung, ein Faltblatt, Fotogenehmigung für zahlreiche Fotohalte sowie einen Imbißbeutel. Zusätzlich MITROPA-Bewirtschaftung, Souvenirverkauf und Sonderpostbeförderung im Zug. Teilnahmemeldungen **nur** durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung bis **1. August 1989** an: DMV-Bezirksvorstand Halle, Kommission Eisenbahnfreunde, PSF 8, Mölkau 7126. Gewünschten Fahrtag und ggf. Ausweichtermin angeben! Die in der Reihenfolge des Posteinganges bei bevorzugter Berücksichtigung von DMV-Mitgliedern vergebenen Fahrkarten werden bis zum 12. August 1989 mit Angabe der genauen Abfahrzeit zugesandt.

Bezirksvorstand Cottbus
DMV-Sonderzugfahrt am 16. September 1989 mit den Dampflokomotiven 01 1531 und 02 0201. Fahrtstrecke: Cottbus–Spremberg–Weißwasser–Görlitz–Weißwasser–Forst–Cottbus. Cottbus ab/an gegen 8.40/18.20 Uhr. Teilnehmerpreise: Erwachsene 36,– M, Kinder bis 10 Jahre 20,– M, DMV-Mitglieder 33,– M (Angabe der DMV-Mitgliedsbuch-Nr. und AG erforderlich).
Es erfolgen zahlreiche Fotohalte und Scheinanfahrten. Im Teilnehmerpreis enthalten sind Programm, Verpflegung und Fotogenehmigung. Teilnehmermeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung bis 15. August 1989 an: Siegfried Neumann, Heinrich-Heine-Platz 3, Zittau, 8800.

Bezirksvorstand Schwerin
Sonderfahrt anläßlich des 125jährigen Streckenjubiläums der Friedrich-Franz-Bahn Mecklenburgs am 16. September 1989 von Rostock nach Neubrandenburg mit Lok BR 244 und 35 (23). Abfahrt/Ankunft etwa 8.30/17.30 Uhr. Zusteigen in Bützow und Güstrow möglich. Vielfältige Unterwegsprogramme; Souvenirverkauf im Zug. Gemeinsames Mittagessen (Eintopf) in Neubrandenburg. Teilnehmerpreise ab Rostock: Erwachsene 27,70 M, Kinder bis 10 Jahre 15,10 M. Teilnehmerpreise ab Bützow/Güstrow: Erwachsene 22,90 M, Kinder bis 10 Jahre 12,70 M. Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Fahrkartenbestellungen für nur eine Fahrtstrecke zum halben Preis nur nach Voranmeldung und Bestätigung. Bestellungen mittels Einzahlung des genau berechneten Betrages und Auflistung auf Postanweisung an: DMV – AG 8/9, Postfach 40, Rostock 5, 2510, bis zum 30. August 1989.
Der Versand der Fahrkarten erfolgt in der Reihenfolge des Bestelleinganges.

Verschiedenes

Kommission für Nahverkehrsfreunde des Präsidiums
Als Teil ihres Komplexprogrammes anläßlich des 40. Jahrestages der DDR führt der VEB Verkehrsbetriebe Dresden gemeinsam mit den AG 3/7 und 3/83 am 23. und 24. September 1989 jeweils von 9.00 Uhr bis 16.00 Uhr eine große Fahrzeugschau unter dem Motto „Mit der Straßenbahn auf Du und Du" auf dem Straßenbahnhof Trachenberge durch.
Ausgestellt werden sowohl historische Wagen, moderne Wagen wie auch Fahrzeuge der Technik und Arbeitsmaschinen.
Die Kommission für Nahverkehrsfreunde des Präsidiums führt im Rahmen dieser Veranstaltung am 23. September 1989 ihren 4. zentralen Erfahrungsaustausch mit den Vorsitzenden von Arbeitsgemeinschaften Nahverkehrsfreunde an gleichem Ort von 10.00 Uhr bis gegen 13.30 Uhr durch, zu dem alle Vorsitzenden eingeladen sind.
H. Haase, Vorsitzender der Kommission für Nahverkehrsfreunde des Präsidiums

Zentrale Arbeitsgemeinschaft 7/14 Magdeburg
Anläßlich der Eröffnung der ersten Teilstrecke der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn bis Schönebeck vor 150 Jahren gibt die ZAG 7/14 eine Sonderpostkarte heraus. Sie wurde gemeinsam mit der BAG Philatelie im KB und dem Kulturhaus „Wilhelm Pieck" des VEB Fahlberg-List gestaltet. Bestellungen von Blankokarten zum Preis von 0,30 M zuzüglich 0,50 M Versandkosten per Postanweisung an: H.-A. Müller, Regierungsstraße 17, Magdeburg, 3010.

Zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft werden weitere Interessenten gesucht. Meldung bei Herrn Gerd Rumpf, Raumerstr. 33, Berlin, 1058.

Zum Historischen Tw 15 in Karl-Marx-Stadt „me" 2/89, Seite 11

Auf Grund der falsch dargestellten Rekonstruktion des Tw 15 durch den ehemaligen AG-Vorsitzenden Wolfram Schneider und den sich daraus ergebenden Fehlschlüssen sieht sich die AG 3/140 „Straßenbahnfreunde Karl-Marx-Stadt" veranlaßt, diesen Beitrag inhaltlich richtigzustellen.
Nachdem der Tw 15 Ende 1983 durch den Wagenmeister, Kollegen Arnold, vor der Verschrottung bewahrt wurde, begann dieser Kollege in alleiniger, fünfjähriger Tätigkeit, den Tw 15 aufzuarbeiten. Die Arbeitsgemeinschaft 3/140 des DMV hat an dieser hervorragenden Initiative keinen Anteil, denn als die AG 1987 gegründet wurde, waren die Arbeiten nahezu vollendet.
Der Tw 15 ist ein wesentlicher Grundstein für ein künftiges Schmalspur-Straßenbahnmuseum im Bereich des Betriebshofs Altendorf. An diesem Vorhaben möchte die AG 3/140 gerne maßgeblich mitwirken.
Um dieses Ziel zu erreichen, ist die AG derzeit bemüht, ein wesentlich besseres Verhältnis zum VEB Nahverkehr aufzubauen. In ihrem neuen Arbeitsprogramm, das dem Betriebsdirektor, Kollegen Gottschalk, bereits vorliegt, ist dazu ein wesentlicher Punkt enthalten: Fortführung der Tätigkeit der AG unter Leitung und Anleitung des VEB Nahverkehr, insbesondere durch Kollegen Arnold.
All diese Tatsachen stehen im Widerspruch zu der Veröffentlichung über die Rekonstruktion des Tw 15. Aus diesem Grunde beschlossen die AG-Mitglieder, Wolfram Schneider von seiner Tätigkeit als Vorsitzenden der AG zu entbinden.
Die Mitglieder der AG 3/140 haben erst durch den „me" – Heft 2/89 – vom Wortlaut dieses Beitrages erfahren und distanzieren sich davon. Vor allem möchten wir erreichen, daß die hervorragenden Leistungen des Kollegen Arnold ins richtige Licht gerückt werden. Gerade mit dem Tw 15 bewies Kollege Arnold seine stete Liebe, sein fachliches Können und handwerkliches Geschick. Ehre, wem Ehre gebührt! Wir wünschen uns daher eine gute, ergebnisreiche und ehrliche Zusammenarbeit mit Kollegen Arnold.
AG 3/140 „Straßenbahnfreunde Karl-Marx-Stadt" des DMV

Zwei Arbeitsgemeinschaften feierten Jubiläum

Zunehmend ist die Zahl jener Arbeitsgemeinschaften im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR, die auf eine langjährige Mitgliedschaft im Verband zurückblicken können.
Stellvertretend seien hier zwei Arbeitsgemeinschaften genannt, die AG 3/42 Marienberg und die AG 3/75 „Eisenbahntradition" Zwickau. Sie feierten kürzlich ihr 20jähriges bzw. 10jähriges Bestehen. Beide AG sind auch über die Grenzen unseres Verbandes hinaus bekannt.
So macht die AG 3/42 unter Leitung des Freundes Werner Ilgner auf sich aufmerksam, indem sie seit 1974 mit der AG 3/4 Meißen Kleinserien herstellt. Das erste Modell war der ETA 177. Insgesamt brachte die AG 41 verschiedene Artikel bzw. Artikelgruppen heraus. In den 20 Jahren ihres Bestehens führte die AG 24 Ausstellungen durch, wo insgesamt 211 850 Besucher gezählt werden konnten. Mit den aus der Kleinserienherstellung erwirtschafteten Mitteln unterstützt die AG Marienberg auch die Arbeit der Technischen Kommission beim Präsidium des Verbandes. So wurde der Computer der Technischen Kommission fast ausschließlich von dieser AG finanziert.
30 Mitglieder umfaßt die Arbeitsgemeinschaft. Der größte Teil der Mitglieder ist aktiv am Anlagenbau beteiligt, die anderen befassen sich mit der Herstellung und dem Vertrieb von Kleinserienerzeugnissen.
Mit Leidenschaft und Liebe zum Hobby, sehr engagiert für eine sinnvolle Freizeitgestaltung wirkt die AG 3/75 „Eisenbahntradition" Zwickau mit dem Vorsitzenden Harald Glück. Durch zahlreiche Sonderzugfahrten mit dem Traditionseilzug der Deutschen Reichsbahn im In- und Ausland hat sich die AG ein hohes Ansehen erworben. Gleiches trifft für die Pflege und die Erhaltung der anvertrauten historischen Reisezugwagen zu. Mit der Betreuung der Dampflokomotive 58 261 und des Kohlekrans sowie eines Speisewagens übernahmen die Freunde weitere Pflegeobjekte. Daraus erwuchsen den Mitgliedern bedeutende Aufgaben, u. a.
– die Besetzung der Lok 50 849 mit Personal aus der AG,
– die Begleitung des Traditionszuges bei allen Einsätzen,
– die Organisation und Durchführung eigener Sonderfahrten,
– die Beteiligung an Fahrzeug-Ausstellungen sowie die
– fachliche Beratung bei Filmaufnahmen mit den historischen Fahrzeugen.
In den zehn zurückliegenden Jahren stehen 115 Einsätze des Traditionszuges und 97 Einsätze der Traditionslokomotive zu Buche. Dazu kamen 69 Einsatztage für Filmaufnahmen und 82 Ausstellungstage. Bei 28 bis 30 jährlichen Arbeitseinsätzen ergibt das durchschnittlich 57 Tage im Jahr, an denen Mitglieder der AG für das gemeinsame Hobby im Einsatz sind. *me*

Altenberg statt Altenwalde! „me" 1/89, S. 23 u. 3/89, S. 3

Aus der Überschrift ist sie ersichtlich: die Entscheidung in Sachen Bahnhofsbezeichnungen! Eine ausführliche Diskussion mit dem Redaktionsbeirat unserer Zeitschrift und zahlreichen Experten führte zu einer Auffassung, die von allen Beteiligten getragen wird. Werden künftig als Modellbauvorschläge Bahnanlagen der Deutschen Reichsbahn vorgestellt, wird die beim Vorbild verbindliche Ortsangabe verwendet. Da Kompromisse unumgänglich sind, ist dies in den jeweiligen Beschreibungen zu erwähnen. Auf eine „Abwandlung" der Bahnhofsbezeichnungen wird also künftig verzichtet. *me*

Dampflokbespannungen

Die AG 4/6/63 „Traditionsbahn Erfurt West" organisiert in Zusammenarbeit mit der DR vom 3. bis 6. August 1989 folgende Dampflokbespannungen:
– 3. August 1989 Lok 35 1113 P 6912/6916, Lok 65 1049 P 7916/17931/17936/17935/N 62035/62419
– 4. August 1989 Lok 44 1093 P 6221/6226/SL 56403/56407
– 5. August 1989 Lok 35 1113 P 6912/6919/N 73408/73409, Lok 65 1049 N 62416/62417/P 6920/6921, Lok 44 1093 58813/50408, Lok 86 1049 N 62072/62073
– 6. August 1989 Lok 65 1049 gleiche Züge wie am 5. August 1989, Lok 44 1093 P 6019/6226/SL 48757, Lok 86 1049 gleiche Züge wie am 5. August 1989.
(SL = Schiebeleistung)
Änderungen vorbehalten!

Immer wieder putzen

KOMMENTAR

Während der großen Fahrzeugparade der DR in Riesa sahen Hunderttausende nahezu alle Eisenbahnmuseumsfahrzeuge der DDR. Sie legten ein beredtes Zeugnis von der Pflege technischer Denkmäler in unserem Lande ab. Konkret, von der Traditionspflege bei der Eisenbahn. Was in Riesa jedoch nicht zu sehen war – wie und mit welchen Aufwendungen das eine oder andere Fahrzeug mühevoll für diese Schau vorbereitet wurde.
Historische Lokomotiven und Wagen sollten in einem Schuppen untergestellt sein. Was in Zwickau, Halle oder in Dresden sogar mit zusätzlichen Planen gegen Staub und Taubenschmutz möglich ist, bleibt im Bw Berlin-Schöneweide beim Soll. Die 52 6666 steht hier im Sommer wie im Winter unter freiem Himmel. Während in Wustermark der Abstellplatz der 74er mit einem Drahtzaun umgeben ist, lädt die 52er zum Bedienen ein – im Frühjahr suchen Eisenbahner und Freunde des DMV Schaufeln, Wassereimer, Fahrplanhalter und sogar das Reparaturbuch zusammen (ein Glück, daß die Glocke und die Schilder in privaten Schränken lagern). Und dann beginnt alljährlich die Prozedur des Aufbauens der Maschine – technisch und äußerlich; die Spuren des Wintereinsatzes werden vertuscht. Die Eisenbahnfreunde schafften das im Frühjahr dieses Jahres an sechs Abenden – während ihrer Freizeit, versteht sich –, um in Riesa zu glänzen.
Trotz Heizlokmangels werden in anderen Bahnbetriebswerken Museums- und Traditionslokomotiven nicht für Heiz- oder Bereitschaftszwecke genutzt. Nicht so in Berlin-Schöneweide! Die Auffassung der Verantwortlichen, die 52 6666 sei „eine 52er wie jede andere", steht hier im Widerspruch zur Verantwortung gegenüber dem kulturellen Erbe, zur Traditionspflege. Auch legt die Rbd Berlin stillschweigend die Besetzung dieser Lokomotive bei Traditionsfahrten fest – kein Beispiel für eine gute Zusammenarbeit zwischen DR und DMV. So saßen in Riesa die Berliner Stammheizer auf der Tribüne und jubelten ihren Kollegen aus Staßfurt oder Cottbus zu, die ihren Heizer-Stammplatz innehatten. Bald wird der Spuk des Hin und Her und das Ausnutzen des Idealismus der Eisenbahnfreunde ein Ende haben, denn eine erneute Aufarbeitung im Raw ist mehr als fraglich. Oder? Mögen die Verantwortlichen nun endlich etwas tun!
Thomas Scheibe

Oberingenieur Günter Fromm (DMV), Erfurt

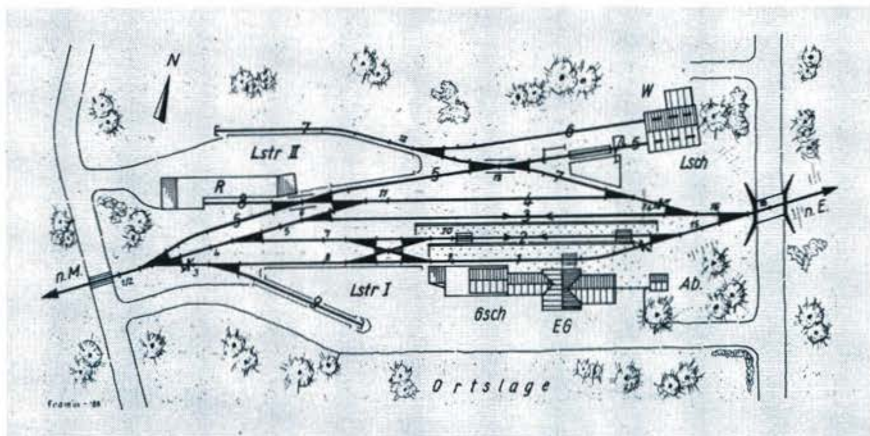
Bahnhof Schlotheim

Vom Vorbild

Als 1870 die Eisenbahn Mühlhausen (Thür.) erreichte, strebten auch die umliegenden Orte nach einem Bahnanschluß. Da der Landstrich nach Ebeleben so gut wie keine Industrie aufwies, blieben die Bemühungen um einen Staatsbahnanschluß ergebnislos. Erst 1895 wurde die Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn als Privatbahngesellschaft gegründet. Sie erhielt 1896 die Konzession zum Bau einer nebenbahnähnlichen Kleinbahn. Den Bau und Betrieb übertrug man der Firma Lenz & Co., die sofort mit den Arbeiten begann. Dem Bahnbau stellten sich keine geographischen Schwierigkeiten entgegen, so daß die 25,3 km lange Strecke schon im Juni 1897 für den Reiseverkehr eröffnet werden konnte. Der Güterverkehr wurde einen Monat später aufgenommen. Das Verkehrsaufkommen entwickelte sich langsam, aber stetig. Der Endbahnhof Ebeleben wurde gemeinsam mit der Hohenebraer Eisenbahn und der Greußen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn genutzt. Das Bahnbetriebswerk befand sich in Schlotheim. 1949 wurde auch diese frühere Privatbahn von der DR übernommen. Der Abschnitt Schlotheim–Ebeleben ist 1974 stillgelegt worden.

Der Modellbahnhof

Durchgehendes Hauptgleis ist Gleis 2, das wie Gleis 3 als Ein- und Ausfahrgleis für Reise- und Güterzüge genutzt wird. Gleis 4 dient als Aufstellgleis. Gleis 1 hat die Mehrfachfunktion als Güterschuppen- und Freiladegleis. Eine solche hat auch Gleis 5, und zwar als Umfahr-, Freilade- und Lokschuppengleis. Das Lokschuppengleis 6 wurde am Freiladegleis 7 angebunden. In seinem östlichen Teil dient es als Kohlewagengleis. Gleis 8 ist Rampengleis, und das später verlegte Gleis 9 Freiladegleis. Als Besonderheit weist es zwei Ladestraßenkanten auf. Das ist allgemein nicht üblich, für den alljährlichen Herbstspitzenverkehr (Zuckerrüben, Kartoffeln) beim Beladen der Waggons aber vorteilhaft. Bei dem zweigeschossigen Empfangsgebäude handelt es sich um einen Ziegelrohbau mit Ziegeldach. Der angebaute Güterschuppen ist teilweise ebenfalls in Ziegelmauerwerk, aber auch als Fachwerk (ausgemauert und gefugt) ausgeführt und mit flachem Pappdach versehen. Gleiche Konstruktionsmerkmale zeigt der Lokschuppen. Die Rampenanlagen sind aus Natursteinmauerwerk hergestellt. Bahnsteigkanten bestehen aus hölzernen Altschwellen. Lade- und Zufahrstraßen sind gepflastert, die Bahnsteigflächen bekiest. Der Lageplan zeigt weitere Einzelheiten und hat einen Maßstab von 1:25 (H0). Grundlage bildet das Pilz-Gleissystem, wobei Radien von 440 und 500 mm berücksichtigt wurden.



Gert Posse (DMV), Leipzig

Krossen (Elster)–Bürgel

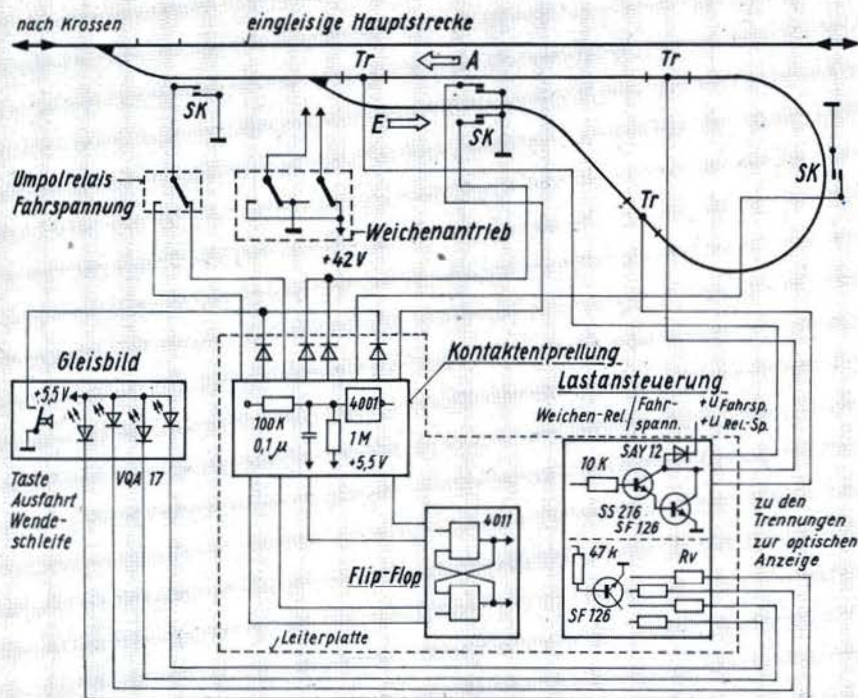
Eine Gemeinschaftsanlage in der Nenngröße N

Von Anbeginn hatte sich die Gruppe Gohlis der Arbeitsgemeinschaft 6/7 „Friedrich List" Leipzig des DMV der Nenngröße TT verschrieben. So entstand eine TT-Anlage, die aber eines Tages verschlissen war und abgebaut werden mußte.
Im Gruppenraum ist nicht allzuviel Platz vorhanden. Und dennoch sollte die neue Anlage den Einsatz langer Züge ermöglichen.
Auf der Weihnachtsausstellung 1980 im Messehaus am Markt reifte der Gedanke, eine Gemeinschaftsanlage in der Nenngröße N zu bauen. Das Fehlen einer solchen Anlage in der Kollektion unserer Arbeitsgemeinschaft beflügelte unser Vorhaben zusätzlich.
Trotzdem war die Frage zu beantworten, ob sich eine solche Anlage mit den vorhandenen Anlagen der Nenngrößen H0 und TT messen kann, zumal ein ausreichender Fahrzeugpark gewünscht wurde. Doch die Probleme erwiesen sich bald als lösbar. Natürlich konnten wir unseren H0- und TT-Gruppen nicht nachstehen – es mußte eine Anlage nach konkretem Vorbild werden.

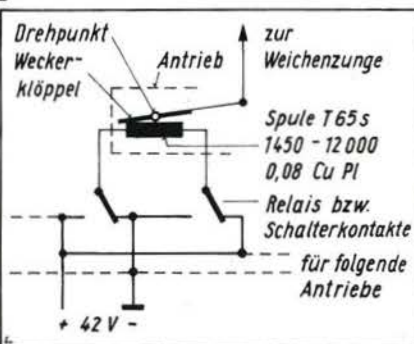
Das Motiv

Von sechs Vorschlägen fielen zwei in die engere Wahl: das Motiv Krossen (Elster)–Bürgel an der ehemaligen Nebenbahnstrecke nach Porstendorf (KBS 532) und der Abschnitt Gehren–Großbreitenbach der Strecke Ilmenau–Großbreitenbach (KBS 623).
Auf der Grundlage von Literaturstudien und nach Ortsbesichtigungen projektierten wir beide Motive. Im Mai 1981 wanderten einige Freunde entlang dem „Eisenberger Esel" von Porstendorf nach Krossen (Elster). Die 30 km Fußmarsch brachten die endgültige Entscheidung: Diese ehemalige Strecke bauen wir nach!
Auf dem in landschaftlich reizvoller Gegend gelegenen Bahndamm entdeckten wir noch viele Raritäten aus der „Eisenbahnzeit". Kein Wunder, daß noch mehrere Wanderungen folgten und unzählige Fotos entstanden. Wieder einmal bewahrheitete sich die alte Weisheit: ohne Vorbild kein Modell.
Eine Modellbahnanlage ohne Kompromisse wird es wohl sicher nicht geben. Dargestellt wurde die Zeit unmittelbar vor dem Verkehrsträgerwechsel auf dem Abschnitt Eisenberg–Bürgel im Jahre 1969.

1



2



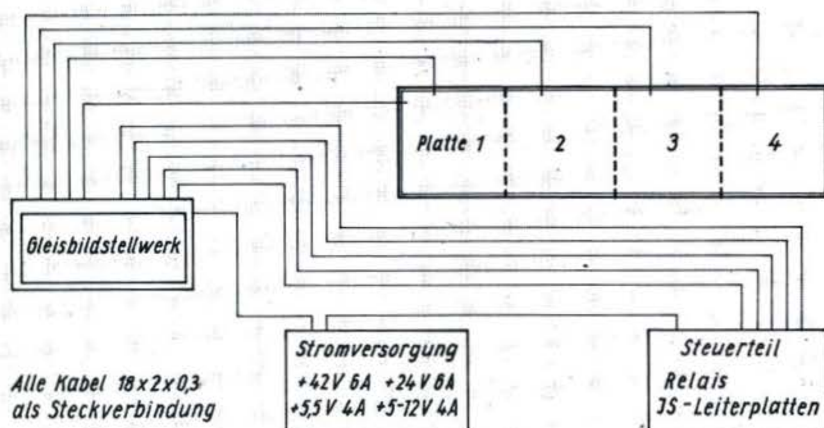
1 Prinzipschaltung der verdeckten Wendeschleife.
A – Ausfahrt Wendeschleife,
E – Einfahrt Wendeschleife,
SK – Schutzrohrkontakt,
Tr – Trennstellen

2 Weichen- und Signalantrieb

3 Kabelschema für die N-Gemeinschaftsanlage Krossen (Elster)–Bürgel

Zeichnungen: Verfasser

3



Der Anlagenbetrieb

Im Interesse eines flüssigen Eisenbahnbetriebs auf Ausstellungen ist die Hauptstrecke Zeitz–Gera in einer Richtung zweigleisig ausgebaut.

In Krossen (Elster) enden alle Züge aus Bürgel. Im Modell würde das ausschließlich ein ständiges Entkuppeln und Umsetzen im Bahnhof bedeuten. Man möge uns verzeihen, wenn unsere Züge weiterfahren und nach Passieren einer verdeckten Wendeschleife wieder in Richtung Bürgel rollen. Es ist ja schließlich eine Ausstellungsanlage, wo sich viel bewegen soll.

Auf der Nebenbahn waren einstmals die preußische T 14 (DR-BR 93) zu finden, auf unserer Strecke sind die BR 65.10 und 118 eingesetzt. Manchmal ist auch eine preußische G 8.1, die bekannte 55er, im Einsatz, die ja beim Vorbild in Ausnahmefällen vom ehemaligen Bw Leipzig-Plagwitz Güterzüge bis Gera brachte.

Alle auf der Anlage verkehrenden Fahrzeuge erhielten Präzisionsmetallradsätze, wodurch sich die Fahrsicherheit wesentlich erhöhte.

Die Anlagenform

Die Anlage besteht aus vier 1,5 m × 1,5 m großen Platten, die durch je drei M 8-Schrauben in entsprechender Führung zusammengeschraubt werden. Um Fußbodenunebenheiten ausgleichen zu können, sind die Böcke in der Höhe verstellbar.

Den Rahmen bilden Latten von 30 mm × 50 mm, auf die 6 mm dicke Sperrholzplatten geleimt und genagelt wurden.

Das Gleissystem

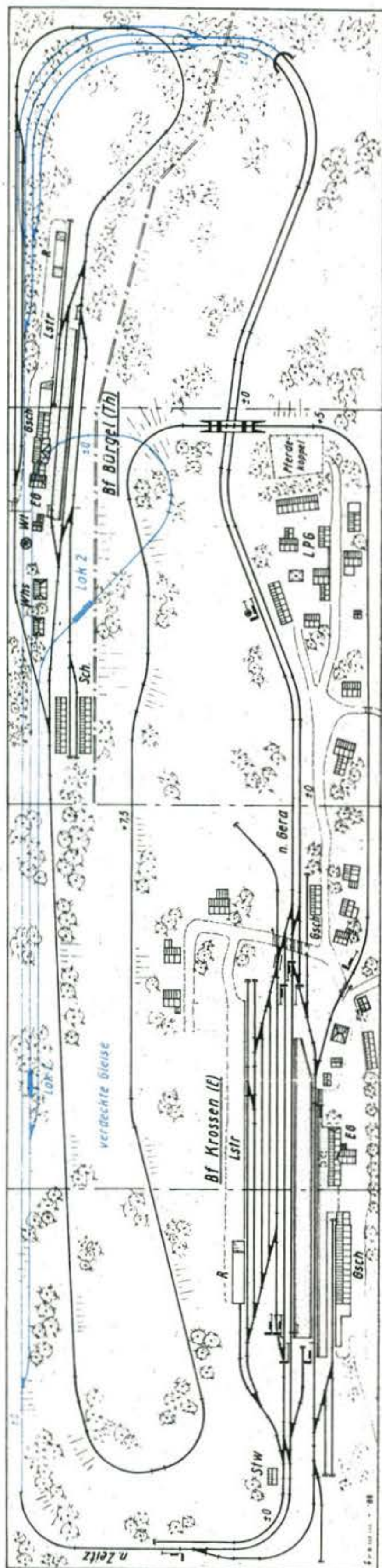
Mit dieser Anlage sollte zugleich der Beweis erbracht werden, daß auch mit Industriematerial eine weitgehend vorbildgetreue Anlage aufgebaut werden kann. PIKO-Gleise und -Weichen wurden auf einem 3 mm hohen Bettungskörper aus Sperrholz, überzogen mit Schottermatten, verlegt.

Bevor wir das Gleis endgültig eingebaut haben, war das U-Profil in eine exakte Form zu bringen. Ebenfalls mußten die ungleichmäßig gebogenen Haken nachgearbeitet werden.

Später zahlten sich diese aufwendigen Nacharbeiten durch einen sicheren Fahrbetrieb aus.

Für erforderliche Trennstellen wurden Trennstifte vom VEB BTTB passend gefeilt und eingepaßt. Die Gleisstücke selbst werden durch Drahtbrücken elektrisch gestützt.

Alle Weichenantriebe sind unterflur angeordnet; sie stammen aus Telefonwek-



0 0,5 1,0 1,5 2,0 m

N-Gemeinschaftsanlage der AG 6/7 Gruppe Gohlis „Krossen (Elster) – Bürgel (Thür)"

kern von Tesla bzw. der W63a-Telefonapparate und werden mit 42 Volt Gleichspannung betrieben. In gleicher Weise wurden auch die Antriebe der Formsignale ausgeführt.

Die Landschaft

Die Landschaft entstand auf einem mit Maschendraht überspannten Holzskelett, das mit derbem Stoff überzogen und mit Kaltleim überstrichen wurde. Nach dem Trocknen brachten wir einen aus FVAC-Kaltleim, feinen Sägespänen, Farbpulver als Grundfarbe und wenig Gips mit Wasser gemischten, spachtelfähigen Brei etwa 5 bis 10 mm dick auf. Anschließend konnte die ausgetrocknete Landschaftsdecke detailliert gestaltet werden und den erforderlichen Farbanstrich erhalten. Feine Schaumstoffflocken wurden als Bewuchs auf die frische Farbe gestreut. Laubbäume und Sträucher, Energie- und Telegrafenmasten sowie Leuchten aller Arten fertigten wir selbst an (siehe „me" 2/89, S. 23). Übrigens konnten dabei unsere Schüler-Mitglieder ausgiebig das Löten lernen.
Alle Hochbauten entstanden aus Pappe im Maßstab 1:160. Besonderen Wert legten wir auf den exakten Nachbau der Empfangsgebäude von Krossen (Elster) und Bürgel sowie die Anlagen und Gebäude einer LPG. Fahrzeugeigenbauten – speziell Wagen – wurden zwar von Anfang an vorgesehen, jedoch vorerst kaum realisiert.
Nach fast zweijähriger Bauzeit waren Anlage und Schaltpult (Gleisbild) fertiggestellt. Die Stromversorgungs- und Steuerungselemente wurden in ausgedienten Einschubkästen ehemaliger Meßeinrichtungen untergebracht. Alle Baugruppen erhielten Steckverbindungen und sind leicht transportabel.

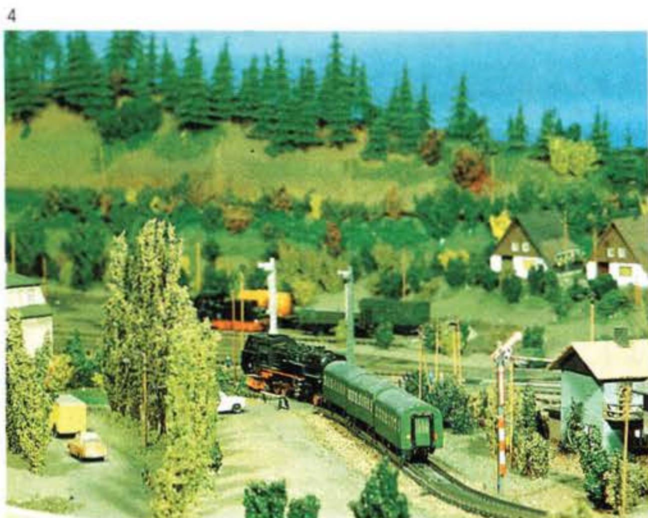
Die Schaltung und Sicherungstechnik

Das Gleisbildstellpult fand in einem ehemaligen Bedientisch einer Fernsprechanlage Platz.
Die für den Zugverkehr erforderlichen Befehle werden durch Tastendruck auf dem Gleisbild eingegeben, in der Steuereinheit verarbeitet und optisch angezeigt.
Für die Zugidentifizierung sind im Gleis Schutzrohrkontakte angeordnet, die durch an den Schlußwagen der Züge angebrachte Permanentmagnete betätigt werden. Diese Meldung wird an die Steuerung weitergeleitet und elektronisch verarbeitet. Standardleiterplatten auf Flip-Flop-Basis mit IS-CMOS sind das Herzstück für die Zugkennung, während für die anderen Steuerbefehle diskrete elektronische Bauelemente und GBR-Relais mit Sockel vorhanden sind.
Die Fahrspannung liefert ein Thyristorkonstantspannungsregler mit 4 A Belastbarkeit. Die Triebfahrzeuge fahren langsam und entwickeln dabei eine hohe Zugkraft. Eine Lokomotive der BR 118 fördert anstandslos einen aus 11 Schnellzugwagen oder 26 Zementbehälterwagen bestehenden Zug über die Hauptstrecke der Anlage.
Das Löschen der eingegebenen Fahrstraßen kann durch eine sogenannte Auslösetaste oder die Zugkennung bewirkt werden. Beim Betätigen der Weichen und Signale schalten sich zusätzliche Relais zwischen, da die Weckerspulen umgepolt werden müssen. Der Stellweg ist einstellbar und beträgt an der Weiche 3 mm.
Die Streckenabschnitte der Nebenbahn müssen per Hand umgepolt werden.
Im verdeckten Abschnitt ist die Steuerung teilweise automatisiert worden. Betriebszustände werden auf dem Steuerpult optisch signalisiert.
Auf der Hauptbahn können gleichzeitig acht und auf der Nebenbahn fünf Züge fahren.

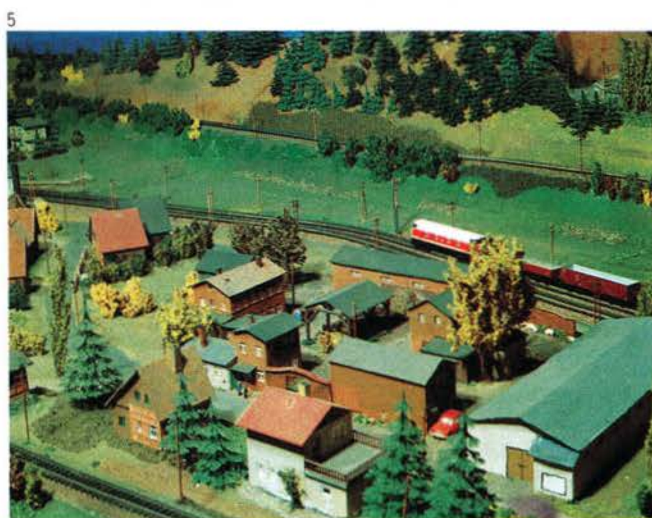
Öffentlichkeitsarbeit

Die Anlage hat sich seit 1984 alljährlich auf den Leipziger Modellbahn-Ausstellungen im Messehaus am Markt bei einer Betriebszeit von nahezu 500 Stunden gut bewährt.
Höhepunkt und Anerkennung für unsere Tätigkeit war die Teilnahme an der Modellbahn-Ausstellung 1987 in der iga-Halle 13 aus Anlaß des XXXIV. MOROP-Kongresses in Erfurt mit 131 Stunden Betriebszeit.

4



5



6



7



4 Ein Blick auf den vor dem Bahnhof Krossen (Elster) befindlichen Personenzug aus Bürgel.
5 Im Vordergrund die vorbildgetreu nachgebaute LPG, am Einfahrsignal wartet ein Güterzug auf Weiterfahrt.
6 Der Zug hat inzwischen das für ihn vorgesehene Bahnsteiggleis erreicht. Die Rekowagen entstanden mit Hilfe der Gießharztechnik.
7 Eine 118er wartet im Bahnhof Bürgel mit einem Personenzug auf das Abfahrsignal.
8 Der Güterzug nach Bürgel – hier bei der Einfahrt in den Bahnhof – wird jedoch noch von Dampflokomotiven gezogen.

Fotos: W. Bahnert, Leipzig

8



Ein Blick auf den Bahnhof Krossen (Elster) im Modell. Die Gruppe Gohlis der Leipziger Arbeitsgemeinschaft 6/7 „Friedrich List" des DMV bildete den Bahnhof in der Nenngröße N nach. Mehr darüber in dieser Ausgabe.

Foto: W. Bahnert, Leipzig

